



# BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 2 (68) KWIECIEŃ-MAJ-CZERWIEC 2013

ISSN 1426-1006



*Motto życiowe i pożyteczne :*

*„Nie dajcie złapać się w dogmat, którym jest życie koncepcjami innych ludzi. Nie pozwólcie, by szum opinii innych zagłuszył wasz własny wewnętrzny głos. I co najważniejsze – miejcie odwagę podążać za głosem własnego serca i intuicji. One w jakiś sposób już wiedzą, kim naprawdę chcecie być.”*

*Steve Jobs*





## Od Redakcji

Zapraszamy do przeczytania kolejnego wydania Biuletynu Morskiego, który mamy nadzieję będzie dla Państwa ciekawy i pełen inspirujących tematów.

Z każdym wydaniem staramy się rozszerzać zakres poruszanych przez nas spraw związanych przede wszystkim z pracą na morzu.

Serdecznie dziękujemy za nadsyłanie cennych uwag oraz za współuczestniczenie w tworzeniu naszego Biuletynu. Nadal czekamy na ciekawe teksty.

Z ostatniej chwili przekazujemy Państwu informację o planowanej sprzedaży PŻB inwestorowi z Lubeki. Publikujemy również w związku z tym wydarzeniem Stanowisko Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” w s. Polskiej Żeglugi Bałtyckiej popierającej działania Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy PŻB sprzeciwiającej się sprzedaży firmy bez zabezpieczenia pracowników w postaci Pakietu Socjalnego.

Nasuwa się pewna refleksja, że tylko w Polsce możliwe jest dopuszczenie przez organy państwowe do sprzedaży przedsiębiorstwa, które przynosi wymierne zyski Państwu wbrew woli własnego społeczeństwa. No cóż, jak mówił Dostojewski; „Głupota też jest pewnym stanem używania umysłu”...

Umieściliśmy również w naszym Biuletynie informację o działalności Inspektorów ITF oraz istotne kwestie związane z pracą Zespołu Trójstronnego, który został powołany po to, aby strona rządowa informowała stronę społeczną (czyli między innymi nas) o projektach zmian w aktach prawnych dotyczących marynarzy oraz pracą na morzu, oraz brała pod uwagę nasze uwagi, czyli prowadziła konsultacje społeczne i tzw. dialog. Jak wygląda ów dialog – przeczytajcie Państwo sami... Ten artykuł stanowi odpowiedź na często zadawane pytanie: „Dlaczego dopuszczamy do tworzenia „gniotów prawnych” dotyczących pracy na morzu.

W niniejszym Biuletynie zamieszczamy także bardzo ciekawy artykuł z posiedzenia Komitetu Bałtyckiego Sekcji Transportu Morskiego Europejskiej Federacji Transportowców wraz z tekstem rezolucji Komitetu, która popiera tworzenie silnego związku NSZZ Solidarność wśród pracowników terminalu kontenerowego DCT w Gdańsku.

W tym numerze znajdziecie Państwo wspomnienie dotyczące zatonięcia Athenian Venture. Tragedia wydarzyła się 22 kwietnia dwadzieścia pięć lat temu. Pamiętamy

Ponadto w stałym cyklu „Porad dla marynarzy” napisaliśmy kilka słów o możliwości korzystania z aplikacji ITF na smartfony, umieściliśmy również informację o Agencjach Pośrednictwa Pracy dla marynarzy.

Zapraszamy do „rzucenia” okiem na artykuły w dziale „Serwis Prawny”. Zamieściliśmy tam między innymi info o nowym Rozporządzeniu w sprawie listy Rajów Podatkowych, Pamiętajmy: jeżeli siedziba armatora znajduje się w kraju, który jest na liście tzw. „rajów podatkowych”, najczęściej musimy rozliczać się w Polsce z całości osiągniętych dochodów z pracy na morzu.

Zapraszamy do przeczytania kontynuacji wspomnień z morza Kapitana Andrzeja Jaśkiewicza, który z wrodzonym sobie talentem literackim i humorem opisuje życie na morzu sprzed ponad pięćdziesięciu lat. Refleksja nasuwa się sama po przeczytaniu tekstu...

Ponadto zachęcamy do zapoznania się z historią i opisem obchodzonych Dni Morza w latach 1932-2013.

Polecamy także artykuł Pana Zbigniewa Sękowskiego, Marynarza z Organizacji Marynarzy Kontraktowych., który opisał swoje bolesne zderzenie z rzeczywistością podczas swojego urlopu na lądzie. Efektem tegoż zderzenia jest sprawny inaczej samochód i sprawa w Sądzie.

Ponadto proponujemy nowy cykl recenzji o filmach i książkach, które warto polecić.

Polecamy również tekst z cyklu „Okieł żony marynarza”, w którym żona naszego Marynarza pięknie opisała rodzinne tradycje oraz swoje odczucia związane z wielopokoleniową pracą Jej rodziny na morzu.

Standardowo znajdziecie Państwo także Krzyżówkę do rozwiązania. Rozwiązanie krzyżówki, prosimy przysyłać e-mailem na adres [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl) lub listownie na adres redakcji do dnia 30/09/2013 r. z podaniem imienia, nazwiska oraz adresu zamieszkania.

Dla pierwszych 10 osób, którzy nadesłali rozwiązanie, wyślemy pocztą nagrody w postaci niebieskich koszulek Polo. W związku z tym prosimy wraz z rozwiązaniem krzyżówki podać informację o posiadanym rozmiarze odzieży – M, L, lub XL.

**Redaktor Biuletynu Morskiego**  
**Bożena Szmajdzińska**

## SPIS TREŚCI

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PŻB do sprzedania .....                                                                     | 3  |
| Praktykanci na statkach grupy PŻM.....                                                      | 5  |
| 24.Rocznica powstania Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” ..... | 6  |
| Nadal bez dialogu, czyli „Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego”.....      | 7  |
| Z działalności ITF .....                                                                    | 10 |
| Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców .....                            | 11 |
| PORADY DLA MARYNARZY .....                                                                  | 13 |
| Z działalności OMK .....                                                                    | 14 |
| SERWIS PRAWNY .....                                                                         | 15 |
| HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA .....                                                | 17 |
| Wspomnienia z morza.....                                                                    | 19 |
| Z życia marynarskiego...na lądzie.....                                                      | 22 |
| XXV Rocznicą zatonięcia Athenian Ventures.....                                              | 24 |
| WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI .....                                                  | 25 |
| Okieł żony marynarza.....                                                                   | 27 |
| Humor na dobry dzień.....                                                                   | 29 |
| Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy .....                                        | 30 |

### Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

### Adres redakcji

70-604 Szczecin, ul. Szarotki 8  
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00  
e-mail: [szczecin@nms.org.pl](mailto:szczecin@nms.org.pl)  
[www.solidarnosc.nms.org.pl](http://www.solidarnosc.nms.org.pl)

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

### Druk

Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37  
58 342 26 18  
e-mail: [biuro@misiuro.pl](mailto:biuro@misiuro.pl) [www.misiuro.pl](http://www.misiuro.pl)

Numer zamknięto 28 czerwca 2013 roku

Zdjęcie na okładce:  
Kpt. Andrzej Jaśkiewicz

## PŻB DO SPRZEDAŻY

**Stało się. Po 23-latach prywatyzacji Polska Żegluga Bałtycka ma zostać sprzedana inwestorowi z Lubeki. Smutny to moment dla gospodarki morskiej i ludzi z nią związanych, że po 35 latach istnienia, polskie przedsiębiorstwo przechodzi w obce ręce, armator tak zasłużony dla żeglugi promowej.**

Cena zbycia akcji jest owiana tajemnicą handlową, lecz mówi się nieoficjalnie o sumie poniżej ceny złomowej statków. Sam fakt tak nieroztropnej decyzji Ministerstwa Skarbu Państwa, a co niektórzy mówią Ministerstwa Wyprowadzenia, jest bardzo groźny dla pozostałych polskich armatorów promowych. Tym bardziej niezrozumiały jest brak pozytywnej reakcji tychże armatorów na propozycję założenia konsorcjum Polskiej Grupy Promowej, by wspólnie bronić polskich interesów.

Historia perturbacji PŻB zaczęła się od braku właściwego nadzoru właścicielskiego ze strony Ministerstwa nad armatorem od momentu komercjalizacji.

Czy to wynikało z braku należytej staranności, czy niezajomości zagadnienia przez MSP... pytanie zostaje bez odpowiedzi. Zaczęto demontować firmę od nieuzasadnionego ekonomicznie zamknięcia linii promowej do Helsinek, oczywiście najpierw generując straty. W tę lukę natychmiast weszli inni armatorzy i połączenie funkcjonuje znakomicie do dzisiaj. Następnym krokiem był zakup HSC Boomerang i przejście na linię promową do Malmö.

Najszybszy prom z tej strony Bałtyku generował straty, co w końcu doprowadziło do pozbycia się bazy promowej w Świnoujściu i tak zaczęła się równia pochyła dla armatora.

Na rynek który zwalniało PŻB wchodził inni armatorzy i na tej samej działalności potrafili zarabiać, a armator miał coraz większe kłopoty.

Ministerstwo nie reagowało, ponieważ nie posiadało żadnych planów rozwoju polityki morskiej państwa. Załoga armatora znosiła to cierpliwie i nawet była skłonna zaakceptować kolejne próby poszukiwania inwestora ze strony Ministerstwa, gdyby zostały wzięte pod uwagę postulaty załogi dotyczące okresu przejściowego dla załóg morskich i lądowych.

Lecz kolejni inwestorzy, którzy się pojawili: DFDS czy Swedish House owszem, przejęliby armatora, ale za wdrożeniem. Bez gwarancji dla załogi, która w konsekwencji ponosiła największe wyrzeczenia przez te wszystkie lata (nie ze swojej winy), by uratować miejsca pracy.

Od 2008 r. marynarze nie mieli żadnej podwyżki. Płace marynarzy w PŻB w stosunku do wynagrodzeń, jakie oferowali inni polscy armatorzy były niższe o 30%. Zgrzytali zębami i znosili to w milczeniu.

W tym czasie nadal armator pozbywał się majątku. Sprzedał port w Kołobrzegu, siedzibę armatora, bazę w Gdańsku i zwolnił wszystkich marynarzy, którzy dotychczas pracowali na morzu, a byli na urloпах bezpłatnych.

Kiedy armator pod wpływem sugestii zgłaszanych przez załogę od dawna, zaczął wychodzić na prostą, właściciel (MSP) postanowił jednak sprzedać inwestorowi z Lubeki firmę, bez uwzględnienia zaproponowanego przez załogę pakietu socjalnego.

Doszło do zerwania rozmów przez inwestora, który nie był zainteresowany propozycjami związkowymi. Ministerstwo bardziej było przychylnie inwestorowi niż własnym obywatelom, mimo świadomości że oddaje kawałek polskiego rynku żeglugowego z tendencją wzrostową do 20%. Szybka interwencja (na prośbę NSZZ „Solidarność”) miejscowego posła Czesława Hoca, zapobiegła takiej sprzedaży. Groźba strajku w firmie oraz pikiety pod Ministerstwem w Warszawie doprowadziły do minimalnej zmiany stanowiska inwestora i akceptacji nowej propozycji przez zmęczoną całą sytuacją załogę.

Obejmuje ona gwarancję zatrudnienia marynarzy w PŻB do końca 2014r. na dotychczasowych zasadach. Pracownicy lądowi dostali gwarancje zatrudnienia przez 24-miesiące bez zwolnień grupowych, w tym 12-miesięcy bez zwolnień indywidualnych. Logo armatora zostaje. Siedzibą Firmy pozostaje Kołobrzeg. Czy to jest dużo, czy mało, trudno się do tego odnieść jednoznacznie, gdyż trzeba pamiętać o zmianach w polskim prawie, które sprzyja inwestorom. Ministerstwo podejmując decyzje, nie musi uwzględniać interesu załogi. Tak się często dzieje, że polscy urzędnicy mają za nic nasz punkt widzenia. Jest to smutny fakt, że doczekaliśmy i wywalczyliśmy sobie „taką wolność”.

Na zakończenie chciałbym zaznaczyć, że wszystkie firmy z gospodarki morskiej, które były zamienione w spółki już nie istnieją.

Ludzie poszli na bruk i jest to z pewnością „SUKCES” Ministerstwa Skarbu Państwa.

KWS



Zdjęcie: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

NIEZALEŻNY  
SAMODZIELNY  
ZWIAZOK  
ZAKŁADÓW  
KRAJOWA  
80-851 Gdańsk, ul. Wiatrowskie 24  
tel. 58-444-44-44-45-42 (12)

SEKRETARIAT  
Prezydium Komisji Krajowej  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”  
(3)

Stanowisko KK

nr 6/2013

ws. Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność” popiera działania Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A., sprzeciwiającej się sprzedaży firmy bez zabezpieczenia dla pracowników w postaci Pakietu Socjalnego przygotowanego przez Związek. Polska Żegluga Bałtycka S.A. nie jest firmą przynoszącą straty. Pomimo braku pomocy ze strony właściciela, którym jest Skarb Państwa, firma ma stabilną sytuację finansową. W tym kontekście niezrozumiałe jest, że przedstawiciele Inwestora, którym jest niemiecka firma Polen Sweden Line GmbH, odrzucili wszystkie propozycje związkowców nawet te, dotyczące minimalnych gwarancji pracowniczych. Związek nie może zgodzić się na sprzedaż firmy obcemu kapitałowi bez zabezpieczenia zatrudnionych w niej polskich pracowników.

Gorzów Wlkp., 20 czerwca 2013 r.

Komisja Krajowa  
NSZZ „Solidarność”

SEKRETARZ  
KK NSZZ „Solidarność”  
*Ewa Zydorek*



## Praktykanci na statkach grupy PŻM

W związku z przeróżnymi i nieobiektywnymi komentarzami pojawiającymi się w radio, internecie oraz korespondencji, pragniemy przekazać mniej znane informacje w sprawie dotychczasowego procesu negocjacyjnego dotyczącego zatrudnienia kadetów/ praktykantów na statkach grupy PŻM.

Na początku przypominamy, iż na statkach grupy PŻM marynarzy zatrudnia cypryjski pracodawca Cyfadaco Shipmanagement Ltd. w oparciu o układ zbiorowy podpisany przez wspomnianego pracodawcę, oraz Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność i Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Przy okazji zmian warunków zatrudniania kadetów uważamy, iż jest także kilka innych zagadnień, o których nikt nie wspomina, a problem jest sprowadzany do jednego: że Krajowa Sekcja Morska nie chce się zgodzić na obniżkę wynagrodzeń z 900 do 500 USD, gdy Akademia Morskie akceptują poziom nawet 300 USD.

Zagadnienia istotne dla Krajowej Sekcji Morskiej, przeciągające zawarcie porozumienia to:

1. Zamieszanie związane z nazewnictwem stanowisk. Na początku propozycja dotyczyła zmniejszenia wynagrodzenia kadetów z 900 do 500 USD. W zamian za to, armator miał zwiększyć ilość kadetów na statkach. Krajowa Sekcja Morska chciała otrzymać potwierdzenie powyższego wzrostu ilości stanowisk w porozumieniu.
2. Po kilku miesiącach pojawił się wniosek o pozostawienie stanowiska kadeta na obecnym poziomie przy równoległym wprowadzeniu stanowiska praktykanta na poziomie 500 USD.
3. Według Krajowej Sekcji Morskiej przy okazji zawierania porozumienia do układu zbiorowego, dotyczącego warunków pracy kadetów / praktykantów należy zapewnić:
  - każdy praktykant będzie mógł odbyć praktykę morską zgodnie z dziennikiem praktyk w przeznaczonym do tego czasie. Armator pozostaje przy stanowisku, iż praktykant powinien wykonywać pracę przez 8 godzin dziennie od poniedziałku do piątku na rzecz statku. Dla celów praktyki armator zapewnia jedynie pomieszczenia i pomoc załogi. Dalej otrzymaliśmy słowne wyjaśnienie, iż student powinien wykonywać zadania z dziennika praktyk w soboty, niedziele i święta w swoim czasie wolnym,
  - warunki pracy w nadgodzinach powinny być rozpisane w porozumieniu, ponieważ stawka nadgodzinowa praktykanta posiadającego np. dyplom marynarza wachtowego stanowi 30% stawki nadgodzinowej wspomnianego marynarza wachtowego z regularnej załogi statku.



Zdjęcie: Archiwum

W przypadku gdy na statku są dwie osoby o takich samych kwalifikacjach o różnym wynagrodzeniu może dochodzić do nadużyć,

- składniki wynagrodzenia powinny być wyliczone w odpowiedni sposób tzn. stawka nadgodzinowa powinna być wyższa o 25% tak jak dla wszystkich stanowisk. Armator pozostaje na stanowisku, iż stawka nadgodzinowa dla praktykanta powinna być w takiej samej wysokości jak normalna godzina pracy.

Krajowa Sekcja Morska konsultowała ze środowiskiem Akademii Morskich sprawy związane z wynagrodzeniem i warunkami odbywania praktyk.

Krajowa Sekcja Morska nie stawiała tego tematu na ostrzu noża, i nie było to barierą w zawarciu porozumienia. Dla nas także odbycie praktyk i szkolenie przyszłych oficerów jest najważniejsze.

W czasie bezpośrednich rozmów z Panami Prorektorami ds. Morskich Akademii Morskiej w Gdyni i w Szczecinie, z dr. inż. kpt. ż.w. Andrzejem Bąkiem prof. nadzw. AM w Szczecinie oraz dr. inż. kpt. ż. w. Henrykiem Śniegockim prof. nadzw. AM w Gdyni, przekazano stanowisko naszej Sekcji. Również przedstawiciele KSMMiR odbyli kilka rozmów i spotkań ze studentami AM w Szczecinie i w Gdyni.

**Informujemy, iż na dzień zamknięcia Biuletynu Morskiego, porozumienie pomiędzy stroną związkową i cypryjskim pracodawcą działającym w imieniu PŻM zostało podpisane. Na jego podstawie uczniowie szkół morskich mogą odbywać praktyki szkoleniowe. Szczegóły porozumienia dostępne są w naszych biurach dla członków Związku oraz praktykantów.**

T.L.

## 24. Rocznicą powstania Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków powstała 04 maja 1989 roku.

Nowa sytuacja żeglugi, zarówno w kraju jak i na świecie, deregulacja i prywatyzacja jakim towarzyszyła zmiana bander statków, ich własności oraz zasad zatrudniania załóg, stały się bezpośrednim powodem chęci i konieczności afiliacji w Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF).

Dnia 30 lipca 1990 roku w imieniu Krajowej Komisji Wykonawczej NSZZ „Solidarność” Prezydium KK skierowało oficjalne pismo do Sekretarza Generalnego ITF-u stwierdzające, że na podstawie podjętej 17 lipca 1990 roku decyzji Prezydium Krajowej Komisji Wykonawczej NSZZ „Solidarność” akceptuje afiliację Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w ITF-ie.

### Celem działania Sekcji jest:

- Reprezentowanie marynarzy i rybaków morskich w zakresie problematyki związanej z funkcjonowaniem branży, wobec organizacji pracodawców oraz organów administracji państwowej w uzgodnieniu z Radą Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”.
- Ścisła współpraca z innymi związkami zawodowymi oraz globalnymi i regionalnymi federacjami zawodowymi, kierując się wspólnie i demokratycznie uzgodnionymi celami i problemami.
- Działanie w interesie marynarzy i rybaków morskich we współpracy z międzynarodowymi strukturami związkowymi, a w szczególności Międzynarodową Federacją Transportowców (ITF) i Europejską Federacją Transportowców (ETF).
- Koordynowanie działań jednostek organizacyjnych NSZZ „Solidarność” zrzeszonych w Sekcji.
- Reprezentowanie marynarzy i rybaków morskich we właściwych organach i instytucjach Unii Europejskiej.
- Kreowanie i realizacja działań edukacyjnych i informacyjnych.

### Sekcja realizuje swoje cele m.in. poprzez:

Zawieranie i wypowiedzanie układów zbiorowych pracy dla marynarzy i rybaków morskich oraz innych porozumień a w szczególności z pracodawcami zagranicznymi.

- Udział w szeroko pojętej działalności organizacji międzynarodowych.
- Organizowanie i skuteczne kierowanie akcjami protestacyjnymi, do strajku włącznie, w przypadku naruszenia interesów pracowniczych.

- Udzielanie pomocy prawnej i podejmowanie interwencji w sprawach dotyczących zakresu działania Sekcji.
- Sprawowanie kontroli nad przestrzeganiem prawa pracy, sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, podejmowanie przewidzianych prawem działań w przypadku występowania zagrożeń dla życia i zdrowia pracowników.
- Prowadzenie roszczeń dla marynarzy i rybaków morskich.
- Opiniowanie i inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu objętego zadaniami Sekcji, prowadzenie działalności badawczej w celu przygotowania opinii Sekcji wiążących się z jej działalnością.
- Tworzenie funduszy celowych, a w szczególności strajkowego, pomocy socjalnej oraz edukacji i rozwoju oraz informowanie członków o działalności Sekcji, prowadzenie działalności prasowej, wydawniczej i innej medialnej.

**Do struktur KSMMiR NSZZ „S” jako jednostki NAD-RZĘDNEJ należą niżej wymienione Organizacje, których członkowie posiadają dzięki temu afiliację w ITF:**

– NSZZ „S” POLSKA ŻEGLUGA MORSKA  
**Przewodniczący: Paweł Kowalski**

– NSZZ „S” ORGANIZACJA  
MIĘDZYAKŁADOWA MARYNARZY I RYBAKÓW  
**Przewodniczący: Andrzej Kościak**

– NSZZ „S” ORGANIZACJA MARYNARZY  
KONTRAKTOWYCH  
**Przewodniczący: Tymoteusz Listewnik**

– NSZZ „S” „DALMOR S.A.”  
**Przewodnicząca: Teresa Wcisło**

– NSZZ „S” POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A.  
**Przewodniczący: Krzysztof Sikora**

– NSZZ „S” MORSKICH SŁUŻB I PRZEDSIĘBIORSTW  
RATOWNICZYCH  
**Przewodniczący: Krzysztof Kowalczyk**

– NSZZ „S” PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT  
CZERPALNYCH I PODWODNYCH  
**Przewodniczący: Roman Smulski**

## Nadal bez dialogu, czyli „Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego”.

Przypominamy, iż Zespół działa (lub raczej powinien działać) od listopada 2002 r. Został powołany na wniosek partnerów społecznych, przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej.

Z powodów organizacyjnych i merytorycznych, umiejscowiony jest przy Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu.

Jego zadaniem jest wypracowywanie wspólnych stanowisk w sprawach dotyczących funkcjonowania żeglugi i rybołówstwa.

Stronę pracowników reprezentuje po 3 przedstawicieli wyznaczonych przez: Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy (FORUM), Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (OPZZ). Stronę pracodawców reprezentuje 6 przedstawicieli wyznaczonych przez Związek Armatorów Polskich.

Na ostatnim posiedzeniu Zespołu strona pracowników przedstawiła poniższe, wspólne stanowisko odzwierciedlające kondycję dialogu społecznego lub raczej jego braku.

T.L.

### **Stanowisko Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. żeglugi i rybołówstwa w sprawie Przywrócenia Dialogu Społecznego w Sektorze Transportu i Rybołówstwa Morskiego**

Warszawa, 22 kwietnia 2013

Strona Pracownicza Zespołu Trójstronnego ds. żeglugi i rybołówstwa wyraża głębokie zaniepokojenie stanem i jakością dialogu społecznego, którego miejscem winny być posiedzenia plenarne Zespołu. Dialog ten, naszym zdaniem, nabiera cech monologu strony społecznej – strony pracodawców i pracowników – toczącego się w „teatrze jednego widza”, jakim jest obecna na każdym posiedzeniu Zespołu, Pani Minister Anna Wypych – Namiotko.

Jest to dość kosztowny czasowo i finansowo dla społecznych aktorów spektakl, na którym – opłacani z podatków tychże aktorów – widzowie nie raczą się zjawić.

Tymczasem Regulamin Zespołu Trójstronnego wyraźnie wskazuje właściwych przedstawicieli stron dialogu społecznego wchodzących w skład tegoż Zespołu.

Zgodnie z tym regulaminem, Strona Pracodawców i Pracowników poważnie traktując cele i zadania dialogu społecznego i które są zawsze należycie reprezentowane na posiedzeniach Zespołu przez powołanych w jego skład przedstawicieli. Przedstawiciele Strony Społecznej Zespołu są więc

umocowani w nim zarówno pod względem merytorycznym, jak i decyzyjnym.

Z kolei Strona Rządowa, lekceważąc i wręcz łamiąc Regulamin przez ponad 7 lat dokonuje – naszym zdaniem planowej destrukcji dialogu społecznego. Ta destrukcja wyraża się, m.in., poprzez permanentny brak udziału w posiedzeniach Zespołu czterech spośród pięciu reprezentantów Rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Ten fakt utrudnia, a wręcz uniemożliwia prowadzenie konstruktywnego dialogu oraz realizowanie podstawowych celów, jakimi są, m.in., tworzenie prawnych i ekonomicznych warunków funkcjonowania w naszym kraju transportu i rybołówstwa morskiego, dla których to działań Zespół został utworzony.

Zdaniem Strony Pracowników nadszedł najwyższy czas, aby przypomnieć Rządowi, o konieczności przestrzegania prawa i zasad dialogu społecznego, do których przestrzegania jest on zobowiązany. Ten fakt, konieczności przestrzegania prawa oznacza, że w posiedzeniach Zespołu uczestniczyć winni powołani przez Rząd jego przedstawiciele. Przedstawiciele ci, zgodnie z paragrafem 3 Regulaminu Zespołu winni być w randze ministra, sekretarza lub podsekretarza stanu.

Strona Pracownicza wielokrotnie zwracała się do Współprzewodniczącego Zespołu reprezentującego Stronę Rządową o zapewnienie udziału pozostałych przedstawicieli Rządu w posiedzeniach Zespołu. Wnioski te pozostawały jednak bezskuteczne nawet wówczas, gdy przyjmowały formę uzgodnienia, np. uzgodnienie z dnia 25 stycznia 2012. Wnioski te, pomimo dodatkowych zobowiązań ze strony Rządu nie zostały po dziś dzień, zrealizowane. Za sprawą Strony Pracowniczej temat ten wrócił podczas posiedzenia w dniu 17 lipca 2012. Strona rządowa nie wykazała w tej kwestii należytego zainteresowania. Nie są nam bowiem znane żadne działania Rządu RP w celu poprawy opisanej wyżej sytuacji. **Sporadyczne – DWA! – fakty udziału niektórych poza resortowym „morskim” ministrem, spośród nominowanych, przedstawicieli Rządu w posiedzeniach Zespołu liczonych od dnia 08 marca 2007 roku, niczego w tej materii nie zmieniły i nie zmieniają!**

Rząd RP nie realizuje swoich zobowiązań, ba – nie realizuje przy tym swoich konstytucyjnych obowiązków. Równocześnie Rząd RP systematycznie deprecjonuje rolę dialogu społecznego w naszej branży i jednoznacznie pokazuje, że partnerzy społeczni są mu potrzebni jedynie, jako tło do formalnego, a nie rzeczywistego wypełnienia norm krajowych i unijnych prawnych. Dowodem tej swoistej „dekoratywności” dialogu społecznego w naszej branży może być permanentne przesuwanie „ad calendas graecas” terminów „planowanych” posiedzeń Zespołu.



⇒ Poniżej przedstawiamy terminarz posiedzeń Zespołu od roku 2007:

|            |                  |
|------------|------------------|
| 8.03.2007  | I kwartał 2007   |
| BRAK       | II kwartał 2007  |
| 6.08.2007  | III kwartał 2007 |
| BRAK       | IV kwartał 2007  |
| BRAK       | I kwartał 2008   |
| 10.04.2008 | II kwartał 2008  |
| 25.09.2008 | III kwartał 2008 |
| BRAK       | IV kwartał 2008  |
| 24.02.2009 | I kwartał 2009   |
| 30.06.2009 | II kwartał 2009  |
| BRAK       | III kwartał 2009 |
| BRAK       | IV kwartał 2009  |
| BRAK       | I kwartał 2010   |
| BRAK       | II kwartał 2010  |
| BRAK       | III kwartał 2010 |
| 5.10.2010  | IV kwartał 2010  |
| BRAK       | I kwartał 2011   |
| BRAK       | II kwartał 2011  |
| BRAK       | III kwartał 2011 |
| BRAK       | IV kwartał 2011  |
| 25.01.2012 | I kwartał 2012   |
| BRAK       | II kwartał 2012  |
| 17.07.2012 | III kwartał 2012 |
| BRAK       | IV kwartał 2012  |
| 29.01.2013 | I kwartał 2013   |

**W ciągu 75 miesięcy, czyli od I kwartału 2007, Zespół powinien spotkać się 25 razy, a spotkał się razy 10. Co gorzej, od II kwartału 2009 czyli przez ostatnie 39 miesięcy powinien mieć 15 spotkań, a było ich raptem 4.**

MINISTERSTWO PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ  
Departament Dialogu i Partnerstwa Społecznego

INSTYTUCJE  
DIALOGU SPOŁECZNEGO  
PRZY URZĘDACH  
ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ

INFORMATOR ZA ROK 2009

Warszawa 2010

Zgodnie z Regulaminem (paragraf 7) Zespół powinien spotykać się nie rzadziej niż raz na kwartał, a obowiązek zwołania posiedzenia spoczywa na stronie rządowej. Z tej prostej wyliczanki regulaminowo – kalendarzowej, wyraźnie

widać, która ze Stron Zespołu nie jest zainteresowana w prowadzeniu dialogu społecznego w sektorze żeglugi i rybołówstwa. Być może ten brak zainteresowania problemami naszej branży ze strony Rządu RP wynika z braku polityki morskiej RP. Być może jest to jedynie przeświadczenie o własne omni-potencji rządzących...

Najwyższa zatem pora by obwieścić światu informację o przekształcenie dialogu społecznego w sektorze transportu i rybołówstwa morskiego RP w wewnętrzny monolog Strony Społecznej. Ta swoista forma dialogu wykształciła się w naszym kraju z powodu niechęci Strony Rządowej do jakiegokolwiek formy rozmów z osobami reprezentującymi inne niż tylko Rządowa strona.

Strony społecznej – wg zasad stworzonych przez obecny Rząd RP można posłuchać, nie ma jednakże sensu by jej wysłuchać! Stąd też funkcjonujący od lat „monolog jednego widza”. Po co, zatem taki dialog? – w którym nie ma dialogu. Chyba tylko po to, by Premier Rządu RP – Pan Donald Tusk nie musiał się z tego braku dialogu tłumaczyć w Brukseli!

Kończąc ten, z konieczności monolog chcielibyśmy przypomnieć Stronom kilka prostych, naszym zdaniem, faktów.

Obowiązek zwoływania posiedzeń leży na stronie rządowej, konkretnie odpowiada za to Współprzewodnicząca Podsekretarz Stanu Anna Wypych – Namiotko. Współprzewodniczący z ramienia Strony Rządowej może to zrobić z własnej inicjatywy, lub na wniosek innej ze stron. I tylko sprzeciw którejkolwiek ze stron co do miejsca i czasu może taki wniosek uczynić nierealizowalnym.

W okresie ostatnich lat Strona Pracowników kilkakrotnie zwracała się z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Zespołu z uwagi na ważne dla sektora i zatrudnionych w nim ludzi wydarzenia. Nic nam nie wiadomo o jakimkolwiek sprzeciwie ani ze strony Pracodawców, ani też ze strony Rządu, co do zwołania posiedzenia. Dlaczego zatem nie było posiedzeń Zespołu? Odpowiedź usłyszeliśmy na jednym z posiedzeń Zespołu wprost z ust Anny Wypych – Namiotko: „**z uwagi na liczbę bieżących pilnych spraw nie udało się zorganizować posiedzeń w ustalonych (...) terminach**”. Takie stwierdzenie mogłoby być nawet zabawne, gdyby było jedynie żartem.

Niestety, z perspektywy Strony Pracowniczej, obraz podejścia Rządu do dialogu społecznego jest tym bardziej smutny, że zaplanowany i prawdziwy. Oznacza to bowiem, że posiedzenia Zespołu Trójstronnego nie odbywały się, gdyż – parafrazując słowa Pani Minister – nie są to – dla Rządu RP!!! – pilne sprawy. A szkoda, gdyż uzupełniając nieco słowa Ministra Spraw Zagranicznych RP płk. J. Becka twierdzącego, że: „**....Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!**” możemy obecnemu Rządowi RP przypisać sformułowanie: „**Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da, Polska od Bałtyku odepchnie się Sama!!!**”

Mając jednakże nadzieję na powrót wiatru od morza!

Strona Pracownicza Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa:

**– oczekuje przestrzegania ustalonych w Regulaminie form i norm pracy Zespołu;**



- wzywa Stronę Rządową do przestrzegania przepisów prawa, w tym również Regulaminu Zespołu;
- wzywa przedstawicieli Rządu RP powołanych w skład Zespołu do osobistego i rzeczywistego udziału w sektorowym dialogu społecznym;
- zwraca się do Strony Pracodawców do poparcia powyższych wniosków.

Za Stronę Pracowników:



Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność



Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy



Rysunek: Organizacja Marynarzy Kontraktowych  
Przekaz satyryczny rysunku sprzed kilku lat...a nadal aktualny...



Zdjęcie: Seafarers' Bulletin

## Z działalności ITF

### Norweskie Związki zablokowały port w obronie pracy dokerskiej

**Dokerzy z portu Drammen w Norwegii skutecznie zapobiegli rozładowaniu statku przez nie zarejestrowanych pracowników. Osiągnęli to przez zablokowanie portu.**

Akcja zorganizowana przez związkowców z ITF i ETF spowodowała zaprzestanie rozładunku statku, który przywiózł towar z Estonii. Zablokowana praca rozładunkowa była wykonywana przez polskich, niezarejestrowanych w porcie pracowników. Statek „Carten Maria”, bandery Barbados, eksploatowany przez norweskiego armatora Carta Shipping Kopervik przez kilka lat był objęty norweskim układem zbiorowym pracy dla marynarzy, który gwarantował dokerom, że bez ich akceptacji marynarze nie będą wykonywali pracy dokerskiej. Układ zbiorowy niestety nie został odnowiony w bieżącym roku. W związku z powyższym dokerzy stracili dwie gwarancje pracy w krótkim okresie czasu.

Szef Sekcji Dokerów ETF w ramach NTF (Norwegian Transport Workers), Terje Samuelson, powiedział: „Dokerzy z Drammen nie akceptują sytuacji gdy praca w porcie jest wykonywana przez niezarejestrowanych



Zdjęcie: [www.frifagbevegelse.no](http://www.frifagbevegelse.no)

pracowników. Bycie dokerem to nie tylko pojawianie się w porcie o poranku. To profesja i ludzie, których powinno się szanować jako ekspertów w tej dziedzinie. Dockerzy nie będą stali i patrzyli jak zabiera się im pracę. Są przygotowani do walki w obronie źródeł swoich przychodów.”

W porcie Drammen istnieje układ zbiorowy pracy, który gwarantuje, iż port będzie używał zarejestrowanych pracowników portowych zgodnie z Konwencją MOP 137 (w języku polskim jej tytuł brzmi następująco „Konwencja dotycząca społecznych następstw wprowadzania nowych metod w czynnościach manipulacyjnych ładunkami w portach”).

Miejscowy Związek Zawodowy próbował zawrzeć umowę w sprawie ochrony pracy ładunkowej i wyładun-

kowej jako pracy dokerskiej jednak gdy okazało się to bezowocne podjął decyzję o blokadzie.

Pomimo gróźb kary grzywny i więzienia wystosowanych przez firmę zatrudnioną do rozładowania statku protest trwał. Blokada została zniesiona po trzech godzinach gdy władze portowe wysłały pięciu zarejestrowanych pracowników portowych (członków Związku Zawodowego) do rozładowania statku.

Tymoteusz Listewnik

(na podstawie <http://www.itfglobal.org>)

### Kontrola ITF na Morzu Czarnym

**Inspektorzy ITF podczas czterodniowej Akcji od 13-16 maja b.r. skontrolowali około 120 statków w Basenie Morza Czarnego (Bułgaria, Gruzja, Rumunia, Rosja, Turcja i Ukraina) w 30 portach. Rozmawiali z kilkoma tysiącami marynarzy i odzyskali nie zapłacone wynagrodzenia.**

Akcja miała na celu skontrolowanie i poprawę złych warunków pracy i bezpieczeństwa marynarzy w rejonie Morza Czarnego, na którym operuje około 2400 statków. Wiele z nich ma ponad 30 lat.

Obszar ten charakteryzuje się obecnością bardzo starych i w złym stanie technicznym jednostek, na których awarie zagrażają życiu marynarzy.

Często marynarze nie mają również wypłacanych pensji.

Sekretarz generalny ITF Steve Cotton podkreślił, że przeprowadzona Akcja ITF skutecznie uświadomiła marynarzom ich prawa, które gwarantuje im Konwencja Pracy na Morzu. Warunki pracy marynarzy pracujących na tym obszarze są haniebne.

Bożena Szmajdzińska

Na podst. <http://www.itfglobal.org>





# Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców



**Komitet Bałtycki Sekcji  
Transportu Morskiego ETF  
Kopenhaga 29-30 kwietnia 2013**

W ostatnich dniach kwietnia w Kopenhadze odbyło się coroczne spotkanie związków zawodowych marynarzy i portowców z państw Morza Bałtyckiego i Norwegii.

Z Polski w posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność”, Sekcji Krajowej Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków oraz Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

- W tym roku uwaga związkowców skupiła się głównie na dwóch kluczowych tematach:
- problematyce rozwoju związków zawodowych portowców na dotychczas nieuzwiązkowionych terminalach, w tym na DCT w Gdańsku w ramach prowadzonej przez NSZZ „Solidarność” kampanii tworzenia w tym kluczowym terminalu kontenerowym organizacji związkowej NSZZ „Solidarność” ruchowi promowemu na Morzu Bałtyckim, w tym głównie koordynacji działań związków zawodowych marynarzy w celu uzgodnienia wspólnego i akceptowanego przez wszystkie zainteresowane związki zawodowe poziomu wynagrodzeń załóg promów operujących na Bałtyku.

W sprawie DCT, organizator związkowy z Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” zaprezentował aktualny stan i efekty prowadzonej kampanii uzwiązkowienia DCT, informując o powstaniu i rejestracji nowej organizacji zakładowej NSZZ „Solidarność”. Informacje te spotkały się z żywym zainteresowaniem i odzewem uczestników. Wszystkie związki zawodowe zadeklarowały pełne poparcie i solidarność z nową organizacją związkową. Znalazło to swój wyraz w specjalnej rezolucji Komitetu Bałtyckiego.

Oddzielne listy poparcia dla gdańskich portowców przesłali dokerzy z Aarhus oraz Międzynarodowa Rada Dokerów (IDC).

Z kolei Nordycka Federacja Transportowców (NTF) zaproponowała utworzenie tzw. Konferencji Dziesięciu, która miałaby się zająć wypracowaniem wytycznych oraz wprowadzeniem ścisłych konsultacji międzyzwiązkowych dotyczących standardów zatrudnienia załóg promów. Ma to zapobiec ryzyku obniżenia poziomów wynagrodzeń w związku z faktem zatrudniania na promach bałtyckich załóg spoza regionu.

A.M.

## **Tekst przyjętej rezolucji:**

**EUROPEJSKA FEDERACJA  
TRANSPORTOWCÓW**

**Sekcja Transportu Morskiego**

**Komitet Bałtycki**

**Kopenhaga, 29-30 kwietnia 2013**

**Prawo do wolności związkowej na terminalu DCT w Gdańsku, Polska.**

My, członkowie i przedstawiciele Komitetu Bałtyckiego, stanowiącego część Sekcji Transportu Morskiego (MTS) Europejskiej Federacji Transportowców, przyjmujemy następującą rezolucję w ramach naszego spotkania mającego miejsce w Kopenhadze, w dniach 29-30 kwietnia 2013 roku:

Wyrażamy nasze pełne poparcie i solidarność z pracownikami terminalu DCT w Gdańsku, Polska, którzy zorganizowali się jako członkowie NSZZ „Solidarność”.

Potwierdzamy i wspieramy żądanie dokerów terminalu DCT dotyczące ich prawa do wolności związkowej i rokowań zbiorowych w oparciu o Konwencję MOP nr 87 & 98.

Uznajemy wysiłek członków NSZZ „Solidarność” na rzecz zorganizowania się na terminalu DCT jako wyraz dla poszanowania przepisów międzynarodowych i ustawodawstwa krajowego.

Udzielamy ze swej strony pełnego wsparcia ich wysiłkom i zobowiązujemy się do wspierania ich walki o reprezentowanie w miejscu pracy przez NSZZ „Solidarność”. Nadal będziemy pomagali w imię międzynarodowej solidarności.

**List poparcia dla gdańskich portowców od dokerów z Aarhus**

## **LIST DO NASZYCH BRACI I SIÓSTR W GDAŃSKU**



### **DZIĘKUJĘ ZA KAMIZELKĘ PROPAGUJĄCĄ KAMPANIĘ. NOSZĘ JĄ Z DUMĄ!**

Nawiązując do kampanii, zapoczątkowanej w styczniu 2013 roku my, portowcy z portu Aarhus, chcielibyśmy ponownie powiedzieć, iż uważamy za zdumiewające, że po zaledwie 4 miesiącach 103 portowców wstąpiło w szeregi związku.

Przynależność związkowa jest dla portowców **BAR-DZO** ważną sprawą, bo choć jest nas mniej niż 100.000 w Europie, to mamy poważny wpływ na infrastrukturę we wszystkich krajach. Nasze przestoje w pracy mogą wpłynąć na 50-60 milionów ludzi, którzy nie otrzymają swoich towarów w kontenerach. Bez wątpienia jesteśmy **NAJSILNIEJSZĄ** grupą pracowników na świecie ... **POD WARUNKIEM, ŻE BĘDZIEMY TRZYMAĆ SIĘ RAZEM** i właśnie dlatego my, w Aarhus, wraz z miejscowym związkiem zawodowym oraz Inspektorem ITF – Gdynia/Gdańsk, rozpoczęliśmy w Gdańsku ten projekt, nakierowany na zrzeszenie gdańskich portowców. Chcemy widzieć Was w naszej rodzinie, jak również pragniemy, abyście mieli **DOBRE** warunki pracy i dobre, przyzwoite zarobki, podobnie jak portowcy w całej Europie.

Nie ma wątpliwości, że tutaj, w Aarhus, wszyscy portowcy będą Was popierać w walce o prawa wstąpienia do związku, dobre warunki pracy oraz w negocjowaniu umowy zbiorowej.

Chcemy także, abyście stali się członkami naszej silnej, światowej rodziny.

Będziemy śledzić, jak rozwija się Wasze członkostwo co miesiąc, po otrzymaniu sprawozdania ze związku i tutaj,

w Aarhus, jesteśmy dumni, że jesteśmy częścią tego projektu.



Na pożegnanie powiem ...

**PORTOWCY NIGDY NIE ZOSTANĄ POKONANI!**  
**Bądźcie dumni z bycia portowcem!**

W imieniu Portowców w Aarhus  
Międzynarodowy koordynator ds. solidarności  
związkowej  
**John Harrison**



*Kopenhaga. Przedstawiciele portowców i marynarzy w kamizelkach popierających związek zawodowy dokerów na DCT Gdańsk*

*Zdjęcia: Archiwum KSMMiR*





# PORADY DLA MARYNARZY

## Aplikacje ITF na smartfona

Informujemy, iż ITF opracowała kilka aplikacji na smartfony, które ułatwią życie wielu marynarzom na całym świecie. Przy tworzeniu oprogramowania przewidziano trzy najbardziej popularne typy systemów / telefonów tj.: iPhone, Android, Blueberry.

### **Znajdź Inspektora ITF „Look up the Inspector” (offline)**

Ta aplikacja pomoże nam odszukać dane kontaktowe do inspektora ITF lub Związku Zawodowego afiliowanego w ITF z danego kraju. Aplikacja poda wszystkie numery telefonów, adresy pocztowe i e-mailowe. Brakuje niestety adresów stron internetowych poszczególnych Związków Zawodowych, ale mamy nadzieję, iż w niedalekiej przyszłości program zostanie uzupełniony. Złożyliśmy taką sugestię do administratora.

Dodatkowo aplikacja zawiera przesłanie od portowców do marynarzy w sprawach związanych z pracami przeładunkowymi. Podany został także numer telefonu, pod który mogą zadzwonić marynarze z pytaniami lub prośbą o wsparcie w przypadku, gdy są zmuszani do wykonywania prac tradycyjnie i historycznie wykonywanych przez do-kerów.

Na koniec znajdujemy kilka informacji o inspektoracie ITF, aktualny czas w różnych strefach, automatycznie dostosowujący się do naszego telefonu oraz numer do ITF HELPLINE wraz ze wskazówkami, jakie informacje należy przygotować przed wykonaniem połączenia.

### **Znajdź Misję Marynarską „Shore Leave” (offline)**

ITF Seafarers Trust opracował także aplikację, która pomoże nam odszukać namiary do misji marynarskich na całym świecie. Po wybraniu kraju aplikacja wskaże nam misje marynarskie wraz z polecanymi rodzajami transportu / komunikacji z terenu portu, przybliżoną lokalizacją, dokładnym adresem, numerem telefonu, adresem e-mail, skype itp. Dodatkowo można się dowiedzieć, czy misja marynarska oferuje możliwość telefonowania do domu, czy ma internet, bibliotekę, gazety, bar, tv, zaplecze sportowe, wycieczki itd.

### **Sprawdź statek „Look up the Ship” (on line)**

Umożliwia marynarzom zdobycie podstawowych informacji o statkach. Wystarczy podać nazwę i banderę lub numer IMO. Aplikacja wskaże, czy na danym statku jest ważny układ zbiorowy akceptowany przez ITF oraz w niektórych przypadkach także informacje wprowadzone przez Inspektora ITF po jego ostatniej wizycie.

Powyższe można pobrać ze strony internetowej [www.itfseafarer-apps.org](http://www.itfseafarer-apps.org).

Aplikacje dotyczące Inspektorów ITF oraz domów marynarza działają w systemie offline, co oznacza, iż po instalacji nie jest wymagane połączenie z Internetem. Niestety, aplikacja zawierająca informacje dotyczące statków wymaga dostępu do sieci.

Wszystko przetestowaliśmy i polecamy.

T.L.

## AGENCJE POSREDNICTWA PRACY

**Korzystając z usług Agencji Pośrednictwa Pracy staraj się postępować zgodnie z poniższymi radami:**

- Sprawdź czy pośrednik posiada odpowiedni certyfikat (wykaz agencji zatrudnienia znajduje się na stronie internetowej: [www.kraz.praca.gov.pl](http://www.kraz.praca.gov.pl)).
- Jeśli w ogłoszeniu podany jest tylko telefon komórkowy, bezwzględnie domagaj się podania także dokładnego adresu pośrednika.
- Pamiętaj, że polski pośrednik nie ma prawa do pobierania opłat za załatwienie pracy.
- Sprawdź w rejestrze (ewidencji działalności gospodarczej lub Krajowym Rejestrze Sądowym), czy dany pośrednik ma zgłoszoną działalność gospodarczą, od jak dawna i czy posiada własne biuro.
- Zawsze sprawdzaj, czy dany pośrednik posiada umowę zawartą z pracodawcą zagranicznym i czy wysyłał już ludzi do pracy za granicę. Poproś o numery telefonów pracodawców zagranicznych oraz do osób, które już skorzystały z jego usług i mogą to potwierdzić.
- Zanim wyjedziesz za granicę, domagaj się spisania umowy, w której będą podane warunki pracy, płacy, należne świadczenia, itp.
- **Pamiętaj, że dowód wpłaty na konto pośrednika - oszusta - nie daje dużych szans na odzyskanie wpłaconej kwoty. Do zakładania kont bankowych mogą być wykorzystywane podstawione osoby.**
- Zanim zapłacisz pośrednikowi za przejazd, sprawdź, ile wynoszą ceny u przewoźników. Nie przepłacaj.
- Nigdy nie płać przed wyjazdem za mieszkanie za granicą oferowane przez pośrednika. Zwykle kontakt kończy się na pobraniu opłat za lokal.
- Pamiętaj, że polski pośrednik pracy nie ma prawa skierować Cię do pośrednika zagranicznego.

B.S.

## Z działalności OMK

### Członek Związku na statku bankruta

Marynarze ze statku VEGA, bandery Sierra Leone pozostali przez dwa tygodnie bez wynagrodzenia, jedzenia i picia gdy armator po zbankrutowaniu pozostawił statek w duńskim porcie Horsens.

Pod koniec marca na statku zostało paliwa na 10 dni postoju przy kei.



Zdjęcie: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

Stowarzyszenie duńskich armatorów potępiło postępowanie armatora, uważając, iż taka sytuacja nie powinna się wydarzyć na terenie Danii. Niestety statek podnosił banderę Sierra Leone i to co się działo na statku nie podlegało ustawodawstwu duńskiemu dlatego też byliśmy bezsilni – tłumaczyło się Stowarzyszenie.

Statkiem zainteresował się duński Inspektor ITF. Wśród członków załogi był marynarz z OMK, który zamustrował na statku w październiku 2012 roku. Umowa o pracę nie odnosiła się ani do układu zbiorowego ani i do ustawodawstwa duńskiego jak to czasami bywa w tego typu kontraktach. Opierała się jedynie a warunki armatorskie i była zawarta z kapitanem statku w oparciu o ustawodawstwo Sierra Leone. Sprawa marynarzy toczyła się pomiędzy inspektorem ITF, działającym w imieniu marynarzy, czarterującym i bankami. Niestety pomimo sugestii Inspektora, jak i ogólnie znanych zasad, niektórzy marynarze zeszli ze statku bez wynagrodzenia. W takim przypadku obniżyli swoje szanse na odzyskanie pieniędzy. Czterech marynarzy, w tym także marynarz z OMK pozostali na statku do czasu zakończenia wymaganych formalności. W sumie przez blisko 6 miesięcy pobytu na statku, armator wypłacił członkowi z OMK połowę wynagrodzenia. Drugą połowę odzyskał Inspektor ITF pod koniec kwietnia. Na dzień pisanego tego art. wyglądało na to, iż marynarze którzy wcześniej zeszli ze statku, mogą mieć problemy z odzyskaniem zaległych płac.

T.L.

### Kolejny ... fałszywy ogłoszeniodawca

Tym razem fałszywa oferta pracy dotyczyła zatrudnienia marynarzy na luksusowych jachtach. Taka praca jest powszechnie znana i na pewno niejednen z nas chciałby spróbować tego kawałka chleba przez kilka miesięcy.

Oszust podszył się pod producenta luksusowych jachtów <http://www.princessyachts.com> z Plymouth.

Wszystkie dane się zgadzały jednak w korespondencji mailowej czasami brakowało podpisu nadawcy, czasami był podpis ale nie było nazwy firmy itd.

Marynarz wypełnił aplikację on-line o dostał odpowiedź, iż właśnie jest zapotrzebowanie i zatrudnienie nastąpi w przeciągu 14 dni. Przed podpisaniem zgłosił się jednak do OMK z prośbą o poradę i dokładniejsze tłumaczenie. Sprawdziliśmy firmę, porównaliśmy proponowaną ofertę pracy z rynkowymi, przeanalizowaliśmy warunki pracy i zatrudnienia. Następnie odradziliśmy podpisywania czegokolwiek. Główne zagrożenia to zdobycie podpisu i danych osobowych oraz zaznaczenie przez fałszywego ogłoszeniodawcę o bliskim rozpoczęciu procedury przygotowywania dokumentów podróжных, które prawdopodobnie wiązałyby się z dodatkowymi kosztami. Finalnie potwierdzono z „prawdziwą” firmą, iż fałszywe ogłoszenia zostały już zgłoszone na policję w UK i sprawa jest w toku.

Tymoteusz Listewnik

### POSZUKUJEMY PARTENRÓW DO GROSIIKA

*Jeżeli masz znajomych, przyjaciół, którzy posiadają punkty usługowe, domki letniskowe, obiekty sportowe, kancelarie, sklepy, stacje benzynowe itp. i jednocześnie poszukują potencjalnych klientów, zaprosz ich do Programu Grosika.*

*Wystarczy wypełnić deklarację partnerską i określić wysokość rabatu.*

*Wzór deklaracji partnerskiej można pobrać z [www.solkarta.pl](http://www.solkarta.pl)*

*Gotowe umowy są w biurze OMK NSZZ Solidarność  
ul. Szarotki 8 71-604 Szczecin*

*[biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)*

*Z programu zawsze można się wycofać w każdej chwili, bez żadnych konsekwencji.*

*W regionie zachodniopomorskim jest blisko 25 000 członków NSZZ Solidarność  
W całej Polsce blisko 700 000*





## SERWIS PRAWNY

### Raje podatkowe-nowe Rozporządzenie

08-05-2013 r. weszło w życie nowe Rozporządzenie Ministra Finansów dotyczące listy rajów podatkowych, czyli krajów i terytoriów które stosują szkodliwą konkurencję podatkową. Na nowej liście nie ma Wyspy Man, Jersey, Baliwatu Guernsey oraz Antyli Niderlandzkich.

Wraz z wejściem w życia nowego rozporządzenia uchylone zostanie dotychczasowe z 2005 r. Zniknięcie z listy Wyspy Man, Jersey i Baliwatu Guernsey wynika z tego, że Polska zawarła z tymi obszarami umowy o wymianie informacji w sprawach podatkowych, a z Wyspą Man i Jersey - także umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania. Systemy tych terytoriów nie zagrażają już więc polskiemu systemowi podatkowemu - uznało Ministerstwo Finansów.

Z kolei Antyle Niderlandzkie przestały istnieć w październiku 2010 r. jako samodzielna jednostka administracyjna. Wyspy Sint-Maarten i Curacao, wchodzące w skład dawnych Antyli Niderlandzkich, zyskały status niezależnych krajów w ramach Królestwa Niderlandów. Natomiast pozostałe wyspy - Saba, Bonaire i Sint-Eustasius - stały się niezależnymi gminami w ramach Królestwa Niderlandów, a oprócz tego w odniesieniu do nich, Polska może wymieniać się informacjami z Królestwem Niderlandów.



*Zdjęcie: Archiwum*

### WYKAZ „RAJÓW PODATKOWYCH”

1. Księstwo Andory;
2. Anguilla - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
3. Antigua i Barbuda;
4. Aruba - Terytorium Królestwa Niderlandów;
5. Wspólnota Bahamów;
6. Królestwo Bahrajnu;
7. Barbados;
8. Belize;

9. Bermudy - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
10. Brytyjskie Wyspy Dziewicze - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
11. Wyspy Cooka - Samorządne Terytorium Stowarzyszone z Nową Zelandią;
12. Wspólnota Dominiki;
13. Gibraltar - Terytorium Zamorskie Korony Brytyjskiej;
14. Grenada;
15. Guernsey/Sark/Alderney - Terytoria Zależne Korony Brytyjskiej;
16. Hongkong - Specjalny Region Administracyjny Chińskiej Republiki Ludowej;
17. Kajmany - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
18. Republika Liberii;
19. Księstwo Liechtensteinu;
20. Makau - Specjalny Region Administracyjny Chińskiej Republiki Ludowej;
21. Republika Malediwów;
22. Republika Wysp Marshalla;
23. Republika Mauritiusu;
24. Księstwo Monako;
25. Montserrat - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
26. Republika Nauru;
27. Niue - Samorządne Terytorium Stowarzyszone z Nową Zelandią;
28. Republika Panamy;
29. Niezależne Państwo Samoa;
30. Republika Seszeli;
31. Federacja Sant Christopher i Nevis;
32. Saint Lucia;
33. Saint Vincent i Grenadyny;
34. Królestwo Tonga;
35. Turks i Caicos - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
36. Wyspy Dziewicze Stanów Zjednoczonych - Terytorium Nieinkorporowane Stanów Zjednoczonych;
37. Republika Vanuatu.

B.S.

na podstawie: [www.serwispodatkowy](http://www.serwispodatkowy); [www.mf.gov](http://www.mf.gov).

## Paszport za granicą Informacja z Ministerstwa Spraw Zagranicznych

Każdy obywatel polski ma prawo do otrzymania paszportu, pozbawienie lub ograniczenie tego prawa może nastąpić wyłącznie w przypadkach określonych w ustawie z dnia 13 lipca 2006 r. o dokumentach paszportowych (Dz. U. Nr 143, poz. 1027 z późn. zm.).

Organem paszportowym dla obywateli polskich przebywających za granicą jest konsul, który wydaje dwa rodzaje dokumentów paszportowych: paszporty i paszporty tymczasowe.

Konsul honorowy nie jest organem paszportowym i nie realizuje spraw paszportowych.

### **Utrata dokumentu paszportowego za granicą przez obywatela polskiego - a sprawa powrotu do miejsca pobytu stałego.**

Konsul po potwierdzeniu danych i tożsamości osoby wydaje jej paszport tymczasowy na powrót do miejsca pobytu stałego.

Jeśli w utraconym dokumencie paszportowym była zamieszczona wiza, należy pamiętać o uzyskaniu informacji o procedurze wyjazdowej z kraju pobytu (w sytuacji nieposiadania dokumentu paszportowego, w którym była zamieszczona wiza).

Jeśli obywatel polski przebywa w kraju, w którym nie ma polskiego urzędu konsularnego, może on zwrócić się o wydanie tymczasowego dokumentu podróży ETD (Emergency Travel Dokument) do konsula przedstawicielstwa Państwa Członkowskiego UE. ETD jest dokumentem, który może być wydany **na pojedynczy przejazd w celu powrotu do Polski lub do innego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej (który wydaje ten dokument z upoważnienia polskiego konsula)**. Ważną kwestią jest również, aby po otrzymaniu ETD uzyskać informacje o procedurze wyjazdowej z kraju pobytu na podstawie wymienionego dokumentu i ew. informacje dotyczące pobytu w strefie tranzytowej podczas trwania podróży. Konsulowie dokładają wszelkich starań, aby udzielać interesantom pomocy w tym zakresie.

### **Należy pamiętać, że:**

- Nie ma możliwości przedłużenia ważności dokumentu paszportowego.
- Nie ma możliwości wydania dokumentu paszportowego bez fotografii.
- We wspomnianej powyżej ustawie określono dane, jakie zamieszcza się w dokumentach paszportowych. Nie ma zatem możliwości zamieszczenia w nich dodatkowych danych, np. tytułów naukowych, pseudonimów artystycznych itp.
- Utrata ważności dokumentu paszportowego nie pozbawia prawa jego posiadacza (obywatela pol-



skiego) do wjazdu na podstawie tego dokumentu na terytorium RP, jednakże należy **mieć na uwadze**, iż uregulowanie to **nie dotyczy** w jakimkolwiek zakresie prawa wjazdu i pobytu posiadacza tego dokumentu na terytorium innego państwa. Zatem należy zapoznać się z wymogami, które podróżny musi spełnić przy przekraczaniu granicy podczas opuszczania kraju pobytu oraz ew. przejazdu przez inne kraje.

Funkcjonariusz Straży Granicznej, w przypadku zgłoszenia się przy **wjeździe** na terytorium RP do kontroli granicznej osoby, która przedstawi nieważny dokument paszportowy:

1. dopuszcza do przekroczenia granicy państwowej po potwierdzeniu tożsamości i obywatelstwa polskiego osoby;
2. zatrzymuje dokument paszportowy osoby;
3. wydaje zaświadczenie potwierdzające zatrzymanie dokumentu paszportowego.

B.S.

Na podstawie: [www.msz.gov.pl](http://www.msz.gov.pl)



[www.samorzad.lex.pl](http://www.samorzad.lex.pl)



# HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA

## Dni Morza 1932-2013

**„Polska bez własnego Wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy zjednoczona ani niepodległa.” Słowa Eugeniusza Kwiatkowskiego.**

W tym roku obchodzimy 81. Rocznicę Święta Morza, które było zainaugurowane 31 lipca 1932 r. w Gdyni. Wielki wkład w przygotowanie tych uroczystości miała Liga Morska i Kolonialna, która w tym roku świętuje 95. rocznicę swego powstania.

W latach przedwojennych była reprezentowana przez ¼ miliona członków, której celem była Polska silna na morzu i za morzem, a jej głównym celem było wychowanie morskie społeczeństwa.

Organizacji tej przewodniczył między innymi Mariusz Zaruski, który mówił, że „Morze łączy przeszłość z dniem dzisiejszym i daleką wizją przyszłości”.

W 1999 r. Liga Morska została przekształcona w Ligę Morską i Rzeczną, której celem jest nadal propagowanie idei morskich w społeczeństwie. Organizacja ta działa prężnie pod przewodnictwem prezesa Andrzeja Królikowskiego-dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, a zarazem organizatora tegorocznych obchodów Święta Morza.

Z obchodami tego święta są związane uroczystości rocznicowe. Między innymi 95. Rocznica powstania Marynarki Wojennej w Gdyni oraz wiele innych znaczących jubileuszy dla rozwoju kultury i gospodarki morskiej.



Zwarte szeregi wojska i tłumy ludności cywilnej zgromadzone na nabożeństwie podczas „Dni Morza” w Gdyni

Wzorem lat przedwojennych, kiedy do Gdyni przybywały tysięczne tłumy ludności z całej Polski,

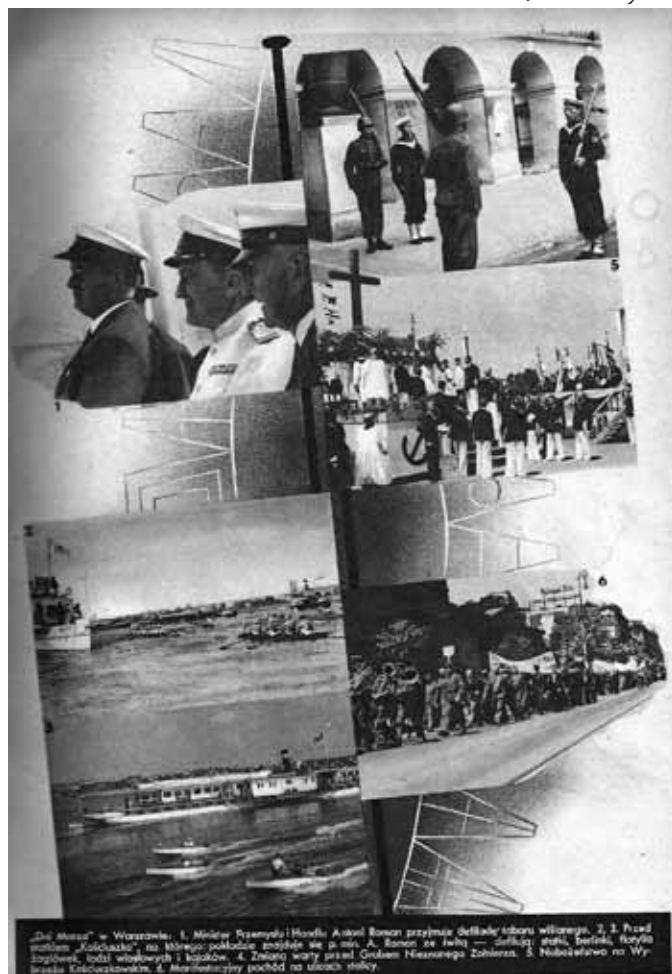
aby radośnie zadokumentować swoje przywiązanie do morza i spraw morskich, będziemy uczestniczyli w zorganizowanych w tym celu imprezach przygotowanych przez Urząd Miasta Gdyni, Kluby Żeglarskie, Marynarkę Wojenną, Urząd Morski, Ligę Morską i Rzeczną, Kluby Sportowe, Akademię Morską, Marynarkę Wojenną i wiele innych Stowarzyszeń związanych z propagowaniem kultury morskiej.

Obchody te od 22 – 30 czerwca na nowo zjednoczą ludzi morza Gdyni i Trójmiasta oraz przybyłych gości z głębi kraju, którzy będą-miejmy nadzieję-reprezentowali swoją obecnością i postawą zatroskanie o sprawy morza. Będą one również okazją do podsumowania dorobku pracy ludzi morza oraz refleksją o tych, którzy walczyli o dostęp Polski do morza, którzy strzegą i stoją na straży bezpieczeństwa i ochrony polskich granic Rzeczypospolitej Polski, tych, którzy zginęli na morzach i oceanach świata, jak również tych, którzy zmagają się w obecnej rzeczywistości pracując w instytucjach morskich, czy pływając pod różnymi banderami u obcych armatorów.

W tych wszystkich intencjach będzie sprawowana Msza św. w kościele morskim w Gdyni dnia 29 czerwca, skąd wyruszy defilada wraz z Marynarką Wojenną i orkiestrą na Skwer Kościuszki, aby kolejny raz zademonstrować, że „Morze należy ukochać jako własną Ojczyznę i wyteńczyć wszystkie siły, aby zachować je dla następnych pokoleń”

**ZATEM KOCHAJMY MORZE, PRACUJMY  
NA MORZU, ŻYJMY MORZEM.**

*Joanna Ryłko*



„Dni Morza” w Warszawie. 1. Minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman przyjeżdża defiladą i zbioru wileńskiego. 2. 3. Przed statkiem „Kalkanka” na którego pokładzie znajduje się p. m. A. Roman ze żoną — defilada: straż, policja, floty, żeglarskie, lokalni wojowników i kajaków. 4. Zbiórka warty przed Głównym Morskim Zbiorem. 5. Nabożeństwo na Wybrzeżu Kościuszkowskim. 6. Marynarka przyjeżdża na statkach wojennych

*Zdjęcia z obchodów Dni Morza 1938:Archiwum*

## Oblicza Morza



„Faces of the Sea” to hasło tegorocznego Dnia Marynarza organizowanego przez IMO. Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu ITF została poproszona o wsparcie obchodów, które w tym roku mają przedstawić oblicze i poświęcenie marynarzy przewożących produkty na całym świecie, tak niezbędne dla ekonomii.

ITF bez wątpienia popiera działania IMO promujące marynarzy oraz zaznaczające w społeczeństwie rolę mężczyzn i kobiet pracujących na morzu.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność (National Maritime Section NSZZ Solidarność), należąca do rodziny ITF zaprasza wszystkich członków Związku i ich rodziny do odwiedzenia poniższych stron społecznościach i aktywne uczestnictwo.

<https://twitter.com/IMOHQ>

<https://www.facebook.com/IMOHQ>

<http://www.flickr.com/photos/imo-un/collections/>

<http://www.youtube.com/user/IMOHQ>

Podzielmy się spostrzeżeniami i historiami związanymi z marynarzami, którzy zapewniają blisko 90% światowego transportu. Zaznaczmy naszą obecność poprzez głosowania i poparcia ulubionych linków i zdjęć.

T.L.

## Wspomóżmy Oliwkę

Kolejny raz pozwalamy sobie na prośbę z nadzieją, że wspomocenie Państwo naszą akcją podarowania Oliwce pakietów rehabilitacyjnych. Oliwka jest córką Starszego Marynarza Arkadiusza Cieślaka.

Rodzinę Pana Arkadiusza ciężko doświadczył los. W 2006 roku przysłała na świat córeczka Oliwia. Po narodzeniu dziecka stwierdzono, że Oliwia ma wadę wrodzoną kręgosłupa, przepuklinę oponowo-rdzeniową.

Aby pomóc Oliwii potrzebna jest rehabilitacja trzy razy w tygodniu.

W związku z trudnym dojazdem do Szczecina z miejscowości Linie, rehabilitacja musi być przeprowadzana w domu Oliwki.

Całość dokumentacji medycznej do wglądu znajduje się z siedzibie Organizacji Marynarzy Kontraktowych w Szczecinie.

Umowę z Rehabilitantką mamy podpisaną tylko do 31-08-2013 r. Koszt jednego 60 minutowego zabiegu w domu Oliwki wynosi 120,00.



Zdjęcie: BS

Od chwili ukazania się artykułu o Oliwii w poprzednim wydaniu Biuletynu Morskiego, otrzymaliśmy wsparcie finansowe na pomoc dla Oliwii od naszych Marynarzy i ludzi dobrego serca w wysokości 6590,00 (stan na dzień 17-06-2013 r.). Z tej kwoty zapłaciliśmy już za zabiegi 2760,00

Wpłatą 5000,00 wspomógł Oliwię Smerfny Fundusz Gargamela, który utworzony został przez dziennikarza Marka Szymańskiego, a zasilany jest przez wpłaty marynarzy z całego świata.

Pan Marek Szymański jest emerytowanym dziennikarzem i twórcą Smerfnego Fundusz Gargamela. Marynarze zasilają ten Fundusz wpłatami ratując życie i zdrowie dzieciom bardzo doświadczonym przez los.

<http://www.smerfnyfunduszgargamela.witryna.info/>

Dzięki pieniądзом darowanym przez marynarzy na Fundusz Gargamela, wiele marynarskich dzieci otrzymało nowe życie.

Pan Marek wydaje również charytatywnie codzienną gazetkę on – line z newsami, którą przesyła na statki, gdzie znajdują się polscy marynarze.

Można napisać do Niego prośbę na adres: [abujas12@gmail.com](mailto:abujas12@gmail.com) o przesyłanie gazetki na Państwa statek.

Zwracamy się do Państwa ponownie z prośbą o przesyłanie na konto naszej Organizacji darowizny dla Oliwki

W tytule wpłaty prosimy o napisanie:  
**DAROWIZNA NA CELE STATUTOWE – OLIVIA.**

Poniżej podajemy numer konta bankowego:  
**20 1050 1559 1000 0023 0164 1888**

Organizacja Marynarzy Kontraktowych ul. Szarotki 8 71-604 Szczecin. Z góry bardzo dziękujemy za dalszą pomoc w imieniu Oliwki, jej rodziców i naszym.



## Wspomnienia z morza

### MÓJ PIERWSZY STATEK – kontynuacja opowieści z numeru 4/2012 Biuletynu Morskiego.

No i nadarzyła się okazja do dokończenia opowieści o moim pierwszym w życiu zawodowym, statku. Opowiem więc o POZNANIU tak, jak go wówczas ponad pół wieku temu widziałem. Muszę jednak wspomnieć najpierw, że w czasie praktyk szkolnych odbyłem dwa rejsy na DARZE POMORZA i jeden rejs na statku należącym do PLO, a mianowicie na KRYNICY.

Jeżeli chodzi o DAR POMORZA, to można powiedzieć „koń jaki jest, każdy widzi”. Dla mnie była to wspaniała przygoda. Żagle, liny, wiatr i praca, praca, praca. Ale tej pracy nikt z nas nie uważał za uciążliwą. To było coś takiego, jakbyśmy tworzyli jedność z tą wspaniałą fregatą. Ona jęczała, skrzypiała, świstała swoimi żaglami i olinowaniem, a my jakby w symbiozie z jej zmaganiem z falą i wiatrem, staraliśmy się jej ulżyć w tych mękach. Jednym słowem stanowiliśmy jedno ciało, jeden żywy organizm.

KRYNICA natomiast była zupełnie czymś innym. Był to na owe czasy statek nowoczesny, nowy, jeden z serii statków drobnicowych zbudowanych w Stoczni Gdańskiej, specjalnie na potrzeby linii Północno-Amerykańskiej.

Eksplatacyjna prędkość 16 W. pozwalała zawijać do kolejnych portów z dokładnością nieomal do godziny. Zawsze komplet 12 pasażerów, a więc i załoga, tak zresztą jak i cały statek, musiała prezentować się z jak najlepszej strony.

Ale zaraz, zaraz. Przecież ja mam opowiadać o POZNANIU. KRYNICA była 1,5 roku wcześniej.

No więc cóż ja widzę? Ktoś spoglądając na zdjęcie z mojego archiwum, może się teraz śmiać z moich ówczesnych wrażeń.



*Zdjęcie: Andrzej Jaskiewicz*

Było to piękno samo w sobie. Była to bowiem historia naszego pierwszego, polskiego wyjścia ku morzu. Konsekwencja budowanej Gdyni i powiewającej już na morzach

polskiej bandery. Cztery takie bliźniacze statki zakupiła Żegluga Polska we Francji. Zbudowane zostały w roku 1932, bodajże w stoczni w St. Nazaire. Nie pamiętam wszystkich nazw, ale był jeszcze TORUŃ, chyba KRAKÓW, ale nie będę zmyślał.

Piękny parowiec o nośności 2 200 DWT, do przewozu ładunków masowych, a szczególnie polskiego węgla do Europy Zachodniej i Skandynawii.

Oczywiście statek z nadbudówką na śródokręciu z magazynem bosmańskim na dziobie pod bakiem. Na rufie też niewielka nadbudówka. Wolna burta bardzo nisko, nie było międzypokładów. No i oczywiście komin. PRAWDZIWIY. Żaden tam stylizowany, po prostu piękny. Napęd parowy z kotła typu Walczak opalanego węglem, a jakże.

W nadbudówce na śródokręciu był kambuz, mesa załogowa, mesa oficerska, kabiny kapitana i wszystkich oficerów, a także kabiny bosmana, cieśli, smarownika, kucharza i elektryka. Szeregowa załoga miała pomieszczenia na rufie. W niewielkiej nadbudówce rufowej były dwie kabiny z piętrowymi kojami, a między nimi schody pod pokład prowadzące do kubryku, czyli sporej kabiny, w której od strony obu burt było sześć piętrowych koi dla dwunastu członków załogi. Intymność zabezpieczały zasłony przy każdym legowisku.

Miałem szczęście dostać miejsce w jednej z kabin w nadbudówce, na górnej koi.

Kubryk charakteryzował się „specyficznym” zaduchem i hałasem pracującej w morzu parowej maszyny sterowej. Całą załogę było chyba 28 osób.

Generalnie całą załogę można było podzielić na wachtowych i daymanów.

Ja byłem oczywiście starszym marynarzem wachtowym.

S/s POZNAŃ zatrudniany był głównie do eksportu polskiego węgla do Europy Zachodniej, a przede wszystkim w tym czasie do Skandynawii. Zdarzały się też ładunki powrotne rudy skandynawskiej.

Rejsy były więc krótkie, 4-6 dniowe. Miało to swoje dobre i złe strony.

Dobre dlatego, że ilość obrotów do macierzystego portu pozwalała w miarę bezpiecznie zwiększyć dochody marynarza. Dbali o to Zerssen w Kielu i Czwartek (Donnerstag) w Kopenhadze.

Jak wyglądała praca na statku opowiem na własnym przykładzie. Przy pewnych określeniach zastosuje fonetyczną formę pisowni. I to będzie ta gorsza strona.

Po kilku godzinach od mojego zamustrowania i po zakończeniu załadunku załoga pokładowa przystąpiła do zejklarza.

A więc najpierw po oczyszczeniu gniazd w komingsach luków ładunkowych, przy pomocy bomów statkowych,



założyć trzeba było szersztoki, tzn. poprzeczne rozpornice luków. Na każdej ładowni było takich szersztoków trzy.

Na pokładzie przy lukach ułożone były równiutko planki, tzn. okute blachami na końcach, zaopatrzone w uchwyty, ciężkie, często przesiąknięte wodą dechy.

Te planki (dechy) trzeba było umieścić między szersztokami. Do tej czynności potrzeba było 4-ch ludzi: 2-ch podających planki i 2-ch rozciągających je między szersztokami.

Po zakryciu wszystkich ładowni plankami, a było ich blisko 300 sztuk, rozciągaliśmy na każdej ładowni, a raczej luku, nawet do trzech warstw brezentów, w warunkach jesienno-zimowych sztormów. Nałożone brezenty formowaliśmy odpowiednio wokół zrębnicy luków, a następnie zakładaliśmy laszangi, czyli stalowe listwy wokół całego luku, aby następnie zaklinować to wszystko drewnianymi, dębowymi klinami.

Przy złych prognozach pogody w poprzek ładowni zakładane były jeszcze sztormowe liny napinane mocno ściągaczami.

Praca przy takim zamykaniu ładowni trwała zwykle kilka godzin, a czasem aż do wyjścia z główek Świnoujścia. Po odcumowaniu bosman płucał pokład. Robił to z niezwykłym zamięłowaniem. Myślę, że w ten sposób kilka ton miału węglowego spływało z pokładu do wód Zalewu Szczecińskiego.

To był chyba jeden z najważniejszych etapów prac statkowych.

Drugim były wachty morskie.

Po zdaniu pilota, zejściu kapitana, na mostku pozostawała wachta, a więc oficer i 2-ch marynarzy. Jeden marynarz na sterze, a drugi na „oku”.

Ten drugi zawsze po przeciwnej burcie do burty oficera. I tak sternik z okiem zmieniają się co godzinę. Nie, nie, nie ma żyrokompasu, nie ma żyropilota.

Jest za to prawdziwy kompas magnetyczny z aktualną tabelą dewiacji, znajduje się również na pokładzie pelengowym, który jest nad sterówką drugi kompas magnetyczny służący oficerowi wachtowemu do namiarów na obiekty stałe lądowe, pływające i ciała niebieskie. Jest prawdziwe, drewniane, szprychowe koło sterowe, którym się obraca, czuje się to w rękach i za pomocą którego uruchamia się parową maszynkę sterową na rufie, która odpowiednio wychyla płetwę sterową.

Nie ma radaru. Gdy jest mgła lub w inny sposób ograniczona jest widzialność „oko” idzie na dziób, statek zwalnia, wysyła sygnały, a wszyscy wachtowi raczej nasłuchują, niż wypatrują.

„Stary” oczywiście, w takich warunkach, cały czas na mostku. W maszynie standby.

No więc parę słów o maszynie. Wachty podobnie. Ale tam na dole niewątpliwie najważniejszą osobą był palacz. To odpowiednik dzisiejszego motorzysty.

Palacz to była jednak hierarchicznie bardziej znacząca figura. To od niego zależała szybkość statku, zużycie węgla jako paliwa. To on utrzymywał odpowiednie ciśnienie

w kotle, a posługiwał się tylko trzema narzędziami: szuflą, gracą i szlojzą. Dwa albo trzy razy widziałem palacza przy otwartym palenisku posługującego się tymi właśnie narzędziami. To było coś na kształt występu pantomimy. Każdy ruch wyważony, niespieszny, dokładny. Powierzchnia paleniska to ok. 3 – 4 m<sup>2</sup>. Kształt powierzchni wyspanego węgla, to podobno najistotniejsza sprawa dla efektywnego spalania. Palacz „na kacu” po wyjściu z portu to, albo szybkość 7 węzłów, albo blazowanie zaworu bezpieczeństwa przy kominie. Palacz ma pomocnika, którego rola ogranicza się tylko do dowożenia taczka węgla z zasobni węglowej pod palenisko, czyszczenia paleniska, wyciągania żużla na pokład i wyrzucania go do morza.

Ponadto robi wszystko, żeby było w miarę czysto.

Mechanik i smarownik nie wzbudzili mojego zainteresowania. Generalnie to samo co teraz, tylko więcej elementów maszyny na wierzchu. Mniej więcej opowiedziałem jak to wyglądało w morzu, a więc jakby to był drugi etap marynarskiej pracy.

Trzeci etap to portklar. Rozpoczynał się, jeśli pogoda pozwalała, już przy podejściu do portu. No i wszystko w odwrotnej kolejności jak przy zejklarze.

Rozlaszowywanie, zwijanie brezentów, planki przy zrębnicach luków, szersztoki przy fałszburcie. Wyładunek. Kto mógł-schodził na ląd. Trzeba było zrobić zakupy na biznes. Pozostali załatwiali to na burcie poprzez agenta lub w inny sposób.

I tak w kółko. W polskim porcie trzeba było coś z biznesem zrobić, ale nie będę się o tym rozpisywał, bo moi rówieśnicy dobrze to wiedzą, a młodym nie będę tego przekazywał, bo to chyba już teraz niepotrzebna wiedza.

W tym młynie uzupełnionym jeszcze innymi pracami na pokładzie, jak konserwacja statku, malowanie, skrobanie rdzy itp., poza snem, znajdowały się jeszcze chwile na wypoczynek, bywał czas wolny.

I mimo tego ciągłego kołowrotka, muszę tu wyraźnie powiedzieć, że stopień zintegrowania załogi był ogromny. Praktycznie w kabinie czy w kubryku przebywało się tylko, żeby się przespać. Życie towarzyskie kwitło w mesie załogowej przy dwóch ogromnych stołach. Nawet przy niedługiej chwili wolnego czasu szło się do messy na gaduły, pograć w karty, czy posiedzieć przy kawie lub herbacie. Często do mesy załogowej zachodzili oficerowie, a nawet zaglądał kapitan, aby posłuchać różnych plotek.

Nie było telewizji, nie było komputerów, była codzienna gazetka morska odebrana przez R/O, no i radio w mesie, które najczęściej było zepsute.

W rzeczywistości więc byliśmy zdani na siebie, rozrywkę tworzyliśmy sobie sami, spierając się, żartując, a nawet wymyślając sobie nawzajem różne kawały. Wszyscy wiedzieli o wszystkich. Podkreślam to szczególnie, mając na myśli opisywaną już w tym Biuletynie przez kol. Janusza Maciejewicza tragiczną współczesną historię marynarza, który mając wyznaczoną pracę na pokładzie w czasie przerwy obiadowej udał się na krótki odpoczynek do kabiny, tam stracił przytomność i nikt nie wiedział, ani nie zain-

interesował się, co się z nim dzieje, aż do następnego dnia, kiedy to on sam ocknął się i wezwał przez komórkę pomoc.

Niestety, po tak długim okresie czasu, udar mózgu poczynił takie spustoszenie, że nie ma już mowy o dalszej pracy na morzu.

No, a sama załoga, ludzie?

Osobowości bardzo różne, ciekawe tak, że chyba nie potrafię tego opisać.

Wspomnieć muszę jednak jedną, o której było już w pierwszej części mojej opowieści. Opowiem krótko o bosmanie Bernardzie Bembnowskim, tym bardziej, że spotkałem się z Nim jeszcze kilka lat później na nowoczesnym statku „RZESZÓW” na linii Zachodnio-Afrykańskiej, kiedy byłem już starszym oficerem, a więc tak, jak mi to na POZNANIU przepowiadał.

Przed wszystkim nauczyłem się od Niego porządku. Chociaż POZNAŃ był typowym węglowcem, wiecznie obস্যpywanym miałem węglowym, to jednak po załadunku lub wyładunku musiał lśnić czystością. Dotyczyło to nie tylko pokładów i nadbudówek. Porządek musiał być i pod bakiem i we wszystkich magazynkach, a także w Jego kabinie. Kiedy warunki na to pozwalały zostawiał ją otwartą, abyśmy widzieli, że na statku można stworzyć sobie atmosferę domu.

Ze szkolnych praktyk już trochę znałem się na marynarskiej robocie, ale jak zrobić szplajs hamburski na stalówce, nauczyłem się od Niego.

Nauczył mnie też szacunku do pracy, do przełożonych i mogłem Mu to kilka lat później okazać szacunkiem przełożonego do podwładnego. Nie szczędził mi też różnego rodzaju rad, tak jakby czuł się zobowiązany wprowadzić żółtodzioba w życie marynarskie.

Mógłbym powspominać jeszcze o kilku indywidualnościach z mojego pierwszego statku i zajęłoby to wiele miejsca. Muszę jednak zadbać o wytrzymałość Czytelnika. Myślę, że dwie historyjki, które opowiem, dadzą obraz rzeczywistości jaką z tamtego czasu zapamiętałem.

Otóż, siedzimy sobie kiedyś w naszej mesie, a ponieważ właśnie było ok.20-tej, więc niektórzy gawędziarze udali się na wachtę, a inni z niej wracali.

Wtoczył się właśnie jeden z panów palaczy, mocno spocyny, jeszcze nie umyty, aby na chwilę przysiąść na drewnianej ławie przy stole.

No i tak sobie siedzi podpowiadając jakiemuś koledze którą kartą ma wyjść, a my pozostali zaczęliśmy odczuwać jakby jakiś dziwny swąd, coraz intensywniejszy. Rozglądamy się z początku po sobie, co się dzieje, jakby ktoś racie bydlęce wrzucił na ognisko, ale ogniska ani racie nie było, więc zaczynamy szukać źródła coraz intensywniejszego smrodu.

Nagle jeden z nas woła do palacza kibicującego przy kartach:

- Władek, dym ci z buta leci.
- Jaki dym? – odpowiada tenże.
- No z twojego lewego buta!

Palacz pochyła się, sprawdza coś przy całkowicie i zawsze rozsznurowanych butach, wyciąga coś, wyrzuca przez

otwarte drzwi za burtę i tak opatruje komentarzem: eee.... to tylko żużel mi wpadł do buta. Nawet nie czułem.

Stoimy kiedyś w porcie szczecińskim, tablica na ósmą, załadunek już się kończy, więc i my kończymy śniadanie, aby wyjść do zejklaru, ale słyszymy jak jeden z naszych, z pokładu mruczy coś do siebie pod nosem, trudno to zrozumieć, jakieś pojedyncze urywki zdań. Dają się wyłowić:

- „Bedzie miała aniołeczka...., a ja to co?, a niech się teraz nacieszy..., tylko aniołeczku, aniołeczku..., a do mnie „stary przestań już chlać to piwo, bo na rano masz tablicę...., ja jej dam aniołeczka!”

Sfiksował chłop, czy co? – myślimy, a jeden z nas pyta:

- „Jasiu, co ty tam do siebie gadasz?”

- „A nic takiego, ale będzie miała aniołeczka”.

- „Co się stało, powiedz no Jasiu”.

- „A nic takiego, tylko się wkurzyłem, bo ten mój mały, no wiecie, co się w zeszłym roku urodził, to ciągle aniołeczek i aniołeczek, a do mnie wiecznie „ty stary”, „weź no, rusz się, posprzątaj po sobie. No i doigrała się”.

- „Jasiu, coś ty zrobił?”

- „Eee.. nic takiego”.

- „no powiedzże, cóżes zrobił?” – pytamy już wszyscy przerażeni tym, co mogło się wydarzyć.

- „Eee.. nic, tylko zanim wyszedłem z domu, aby zdążyć na tablicę, to wziąłem mojego małego, wysmarowałem miodem, rozprułem poduszkę, no i wytarzałem go w pie-rzu. Była w kuchni, jak to zrobiłem i kiedy wychodziłem. Ciekawe, czy będzie się jej ten aniołeczek podobał”.

Odetchnęliśmy z ulgą i w bardzo wesołym nastroju poszliśmy do zejklaru.

Tak właśnie zapamiętałem mój pierwszy statek.

Na pewno każdy z nas marynarzy miał swój pierwszy statek, ale też każdy mógł i ma do tego pełne prawo, zapamiętać go na własny sposób.

Czyż ja teraz, po ponad pięćdziesięciu latach od tych przeżyć, które opisałem mogłem wtedy przypuszczać, że:

- po niespełna 9 latach zostanę kapitanem statku?
- po 13 latach zostanę Dziekanem Wydziału Nawigacyjnego WSM w Szczecinie?
- będę pracował dla armatorów greckich, niemieckich, holenderskich, a nawet arabskich?
- wygram konkurs i w 1996 roku zostanę pierwszym w Środkowej Europie inspektorem ITF?
- teraz, gdy ukończyłem właśnie siedemdziesiąt pięć lat, a równocześnie działalność zawodową, będę dla zdrowia, aby czymś być zajęty, mieć swoje hobby na starość, hodował konie, daniela i robił za farmera?

Nieprzewidziane są koleje losu ludzkiego. I to bardzo dobrze.

Ja z tego, jak potoczył się los mojego życia zawodowego jestem zadowolony.

Jak oceniają to ci, którzy w tym życiu w jakiś sposób uczestniczyli, pozostawiam ich łaskawej ocenie.

Kpt. ż.w. Andrzej Jaskiewicz

## Z życia marynarskiego...na lądzie.

### OSZUSTWO W WARSZTACIE SAMOCHODOWYM

10 grudnia ub. r. oddałem swoje audi A6 do warsztatu Exxxrs przy ul. Kxxxx 3 w Szczecinie, obiecano mi, że je odbiorę jeszcze przed Bożym Narodzeniem.

Auto jeździło, a usterka objawiała się zwiększonym zużyciem paliwa i z rury wydechowej leciał gęsty biały dym. Po kilku dniach i kilku telefonach do Pana kierownika zabrano się do diagnozowania usterki. Diagnoza: wtryski paliwa sprawne, niesprawna pompa wtryskiwaczy paliwa, którą to trzeba wymienić lub zregenerować. Dostarczyłem używaną sprawdzoną pompę wtryskiwaczy, która miała być zamontowana jeszcze przed Świątami a auto już na chodzie miało wyjechać z warsztatu za wstępnie ustaloną cenę 850 zł. Zgłosiłem się więc po swój samochód dzień po świątach. Co zobaczyłem? Stojące w warsztacie rozbebeszone auto z częścią silnika w bagażniku.



*Zdjęcie: Zbigniew Sekowski*

Ale to, co ujrzałem, nie było końcem niespodzianek. Od szefa warsztatu dowiedziałem się bowiem, że teraz mam dwa wyjścia. Pierwsze: jeśli chcę kontynuować naprawę, muszę zapłacić 7 tys. zł. za remont kapitalny silnika i drugie: jeżeli chcę odebrać auto w takim stanie „jak widać”, muszę zapłacić 2170 zł za wykonaną już robotę.

- Zupełnie nie rozumiem tej sytuacji... Mechanik chce, bym mu zapłacił za to, że nie naprawił mojego wozu?!

Oczywiście się na to nie zgodziłem. Zażądałem, by mechanik doprowadził auto do stanu, w jakim go u niego zostawiłem.

Wyzaczyłem przy tym przedsiębiorcy termin: 7 stycznia 2013 r. Zapowiedziałem, że tego dnia przyjadę po swoją własność. Co na to przedsiębiorca? Zgodził się. Pod jednym warunkiem. Wyda auto, kiedy otrzyma dokładnie 2170 zł za wykonane dotychczas czynności.

Do 7 stycznia 2013 r. częściowo rozebrany pojazd stał na podwórku. Jako właściciel odstąpiłem więc od łączącej obie strony umowy i poprosiłem o wydanie pojazdu nawet w takim stanie, w jakim jest.

Przedsiębiorca nie naprawił mi auta. Poza tym nie potrafił zdiagnozować problemu i bez konsultacji ze mną wymieniał części nie mające nic wspólnego z awarią – narażając mnie na dodatkowe koszty.

Odmówiłem zapłaty. Nie chciałem wydawać 2170 zł za naprawę, która kończyła się odbiorem samochodu z częścią silnika w bagażniku (zdjęta głowica, rozmontowany rozrząd, i trochę innych rurek, plastików itp.)

Przyjeżdżając samochodem do warsztatu myślałem, że z niego również wyjadę.

Ale czekała na mnie kolejna niespodzianka: nie tylko nie będę mógł swoją „A-szóstką” wyjechać, ale w ogóle jej nie dostanę! Właściciel warsztatu odmówił bowiem wydania pojazdu. Postanowił, że dopóki nie otrzyma pieniędzy, auto będzie stało u niego. Dnia 07.01.2013 r. stawiałem się w warsztacie Exxxrs po odbiór samochodu. Ponieważ odmówiono mi wydania mojej własności, wezwałem Policję, lecz Policja była bezsilna i nie pomogła odzyskać mi mojego samochodu, spisali protokół i odjechali. Poradzili mi udanie się na Komisariat Policji i zgłoszenie przywłaszczenia mienia, co też uczyniłem.

Mogłem więc na swoje auto jedynie popatrzeć przez płot. Martwiłem się, że pojazd stojący całą zimę na dworze zacznie rdzewieć (wraz z wyjętymi z niego częściami). Potrzebne więc będą kolejne naprawy, a i tak wartość pojazdu znacznie zmaleje.

Zwróciłem się o pomoc do Federacji Konsumentów. Mateusz Zieliński z oddziału szczecińskiego zapewnił mnie, że sprawą się zajmą.

- Umowa, którą zawarł właściciel samochodu z warsztatem, miała charakter umowy o dzieło. Są to umowy rezultatu, a nie starannego działania. Oznacza to, że o realizacji zobowiązania powstałego z tytułu takiej umowy można mówić dopiero w przypadku, kiedy określony przez strony, pożądany rezultat zostanie osiągnięty. Dla zrealizowania takiej umowy nie będzie więc wystarczające samo podjęcie działań zmierzających do uzyskania umówionego stanu rzeczy.

Zdaniem prawników z Federacji Konsumentów, mechanik nie wywiązał się z zobowiązania, bo nie naprawił samochodu.

- Tym samym brak jest podstaw do dochodzenia przez przedsiębiorcę wynagrodzenia za dokonane przez siebie prace – nie prowadziły one do wykonania zobowiązania – tłumaczy Mateusz Zieliński. – A konsument ma prawo odstąpić od umowy i odzyskać swoją własność.

R. Cxxxxxxxski, właściciel zakładu „Exxxrs”, zapewnia, że nie ma złej woli. Powołuje się jednak na dokument „Zle-



cenie naprawy”, który podpisał i on, i właściciel pojazdu. W punkcie 4. Czytamy: „Wyrażam zgodę na zatrzymanie samochodu do czasu uregulowania należności za naprawę”.

- Domagam się jedynie zapłaty za wykonaną usługę – twierdzi. Treść zlecenia, czyli diagnozowanie niesprawności została wykonana w stu procentach.

Szef „Exxxrs” podkreśla, że zrobił wszystko by naprawić oddany mu pojazd.

Ale czy na pewno szef Cxxxxxski zrobił wszystko?



Zdjęcie :Zbigniew Sękowski

Samochód został odzyskany przez Policję i oddany mi 20 marca 2013 r. Po 1 miesiącu auto zaprowadziłem do serwisu Volkswagena i Audi na ul. Madalińskiego, bo tylko tam znalazłem ludzi którzy podjęli się poskładania silnika do stanu używalności. Już na wstępie mechanik w serwisie zauważył, że spalone są świece żarowe (1 świeca była dobra, 5 spalonych), bez których nie ma możliwości odpalania normalnie diesla.



Zdjęcie: Zbigniew Sękowski

Mechanik sprawdził też wtryski i zauważył, że były one wymontowane, ale montaż wtrysków był niewłaściwy, gdyż nie zamontowano na nie tzw. uszczelniaczy, co spowodowało spadek kompresji w silniku. Nie mogę ujawniać więcej faktów, ponieważ w połowie czerwca ma odbyć się

sprawa odszkodowawcza w Sądzie Cywilnym. Złożyłem też zawiadomienie do Prokuratury o przywłaszczeniu i sprzeniewierzeniu mojego mienia, gdzie wszczęto dochodzenie z art. 284 & 2 Kk. Sprawa jest w toku.

Serwis Audi udowodnił, iż nie trzeba było wykonywać remontu silnika, zdejmowanie głowicy było niepotrzebne. Ciśnienie sprężania wróciło do normy po zamontowaniu uszczelniaczy na wtryskach. Konkluzja jest taka, że lepiej zapłacić trochę więcej i samochody oddawać zawsze do fachowców, którzy podejmują trafione decyzje na podstawie swojego doświadczenia i odpowiednich przyrządów które pokazują usterki do usunięcia. Naprawa w serwisie kosztowała ok. 3 tys. zł.

Padłem ofiarą bardzo szeroko reklamowaną gamą usług wykonywanych przez wymieniony Erxxrs. Fachowo, szybko i tanio???

Zbigniew Sękowski



www.humor1.pl



FACEPALM

## XXV Rocznicza zatonięcia Athenian Ventures

22 kwietnia minęła 25. rocznica od zatonięcia statku „Athenian Ventures”.

To była jedna z największych katastrof z udziałem polskiej załogi.

Grecki tankowiec płynął z Amsterdamu do Nowego Jorku. Na pokładzie było 24 polskich marynarzy oraz pięć towarzyszących im żon. 22 kwietnia 1988 roku, gdy statek był około 800 mil na południowy wschód od Nowej Szkocji, w centrum ratowniczym w Nowym Jorku usłyszano

wezwanie „Mayday”. Natychmiast rozpoczęto akcję ratowniczą. Włączyły się w nią okoliczne statki, w tym polskie, oraz amerykańskie samoloty.

Na miejscu okazało się, że nie ma kogo ratować. Statek był przełamany i płonął. Na morzu był sztorm. Następnego dnia wyłowiono ciało jednego członka załogi. Reszta została w oceanie.

**Pamiętamy.**

B.S.

### Odeszli na wieczną wachtę:

Marek Umiecki - Kapitan  
Mieczysław Bogusz - I Oficer  
Bogdan Krasoń - II Oficer  
Michalina Krasoń  
Tadeusz Wojciechowski - III Oficer  
Jan Szczęśny - Radiooficer  
Andrzej Szukalski - Starszy mechanik  
Krzysztof Konieczny - II Mechanik  
Jan Soboń - III Mechanik  
Czesław Szulkowski - IV Mechanik  
Jadwiga Szulkowska  
Ryszard Urbanowicz - Elektryk  
Edwarda Urbanowicz  
Jerzy Salamacha - Starszy steward  
Gerard Plichta - Zaworowy  
Stefan Jaskowski - Bosman  
Mieczysław Brękwicz - Starszy marynarz  
Ryszard Stelmaszyk - Starszy marynarz  
Ryszard Lipowski - Starszy marynarz  
Henryk Olek - Starszy marynarz  
Włodzimierz Pasławski - Starszy marynarz  
Maria Pasławska

Jan Mączka - Magazynier maszynowy  
Henryk Mazurowski - Mechanik naprawczy  
Zbigniew Jurszo - Motorzysta  
Waldemar Pawłowski - Motorzysta  
Tadeusz Jezierski - Kucharz  
Hanka Jezierska  
Eugeniusz Bednarski - Steward



Zdjęcie: Archiwum

*Wspomnijmy Tych, co pozostali w morzu - będzie to znak, że pamięć o Nich pozostała.*



Drogiemu Koledze  
Przewodniczącemu Organizacji Marynarzy  
Kontraktowych NSZZ „Solidarność”

**TYMOTEUSZOWI LISTEWNIKOWI**

składamy najserdeczniejsze wyrazy współczucia  
z powodu śmierci taty

**Starszego Mechanika**

**dr. hab. inż. JERZEGO LISTEWNIKA, prof. nadzw. A.M.**

*Wobec ciosu, który spadł na Ciebie, trudno jest znaleźć słowa pocieszenia. Życzymy  
Tobie sił do zniesienia tego bólu, który tylko czas może złagodzić.*

**Koleżanki i Koledzy z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”**

## WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI

## Z sieci

**Nigeria/ Piraci uwolnili polsko-rosyjską załogę porwaną ze statku; depesza PAP 14.05.2013**

Piraci uwolnili pięciu Polaków i Rosjan, członków załogi statku towarowego MV City of Xiamen, których porwali u wybrzeży Nigerii w zeszłym miesiącu - poinformował we wtorek niemiecki armator Sunship Schiffahrtskontor KG.

Według Międzynarodowego Biura Morskiego kontenerowiec płynący pod banderą Antigui i Barbudy został zaatakowany 25 kwietnia przez 14 piratów u wybrzeży Nigerii, w Zatoce Gwinejskiej. Napastnicy zdołali wdrzeć się do specjalnie zabezpieczonego pomieszczenia zwanego cytadelą, zaprojektowanego specjalnie dla ochrony załogi przed atakami. Uprawdzili załogę i zabrali gotówkę.

Rzecznik polskiego MSZ Marcin Bosacki sprecyzował, że w skład załogi wchodziło czterech Polaków i Rosjanin. Jak powiedział PAP, MSZ śledził sytuację i uczestniczył w wysiłkach na rzecz jej szczęśliwego zakończenia. „Od początku byliśmy w kontakcie i współpracowaliśmy zarówno z niemieckim armatorem, jak i dyplomacjami Niemiec i Rosji oraz władzami nigeryjskimi” - poinformował.

Po uwolnieniu wszystkich pięciu marynarzy zaopiekował się nimi polski konsul, który umożliwił im wyjazd z Nigerii oraz powrót do Europy, za co otrzymaliśmy podziękowania od strony rosyjskiej i armatora - powiedział rzecznik. Dodał, że od poniedziałku cała czwórka Polaków jest już ze swoimi rodzinami w kraju.

Armator podkreślił, że mimo trudnych warunków w niewoli stan zdrowia porwanych członków załogi po uwolnieniu był dobry.

Firma Sunship Schiffahrtskontor KG nie ujawniła, czy zapłacono okup.

Międzynarodowe patrole morskie i obecność uzbrojonych strażników na pokładach statków przyczyniły się do ograniczenia piractwa u wybrzeży Somalii. Nie ma natomiast międzynarodowych patroli morskich u wybrzeży Nigerii, gdzie w ostatnim czasie doszło do eskalacji brutalnych ataków pirackich. (PAP)

<http://www.msz.gov.pl>

**Nurkowie Marynarki Wojennej wyciągnęli z dna Zatoki Gdańskiej dwie niemieckie torpedy z czasów II wojny światowej.** Obiekty zostały odnalezione podczas prac hydrograficznych prowadzonych przez Urząd Morski w Gdyni. Spoczywają na głębokości około 30 metrów, kilka ml od wejścia do portu w Gdyni Pierwszą w tym roku

akcję wyciągnięcia znaleziska na powierzchnię rozpoczęto w środę. W operacji uczestniczy niszczyciel min ORP „Mewa” oraz nurkowie-minerzy z 13. Dywizjonu Trałowców. Dotychczas wydobyto dwie paro gazowe torpedy ćwiczebne typu G7 kalibru 533 mm - nie są one niebezpieczne, ponieważ nie mają głowic bojowych.

W akcji udział bierze niszczyciel min ORP „Mewa”, który do służby wszedł jako trałowiec w 1967 roku, ale został przebudowany i gruntownie zmodernizowany.

Rocznie patrole saperskie Marynarki Wojennej, grupy nurków minerów i okręty przeciwminowe marynarki prowadzą około 300 interwencji na lądzie, w strefie brzegowej oraz na Bałtyku, unieszkodliwiając niebezpieczne bomby, pociski artyleryjskie, torpedy, miny czy inne obiekty militarne.

Zalegające do dziś na dnie Bałtyku uzbrojenie stanowi potencjalne zagrożenie dla żeglugi. Dlatego konieczne jest wykrywanie i niszczenie kolejnych takich obiektów, aby wyeliminować potencjalne ryzyko. Niemieckie torpedy G7 mają długość 7,1 metra i ważą około 1,5 tony.

Wyciągnięte torpedy zostały przetransportowane i zabezpieczone w Punkcie Bazowania Hel. Być może trafią do muzeum Marynarki Wojennej.

*wp.pl (11-04-2013)*



*Zdjęcie: mw.mil.pl | Marynarka Wojenna RP*



Katastrofa morska u wybrzeży Birmy. Zatonęła łódź, wioząca ok. 200 osób. Większość z nich uważa się za zaginione. Do katastrofy doszło koło miasteczka Pauktaw na zachodzie Birmy. Łódź wioząca ludzi ewakuowanych przed cyklonem, wywróciła się i uderzyła o skały. Pasażerami byli muzułmanie z grupy etnicznej Rohingya. Ponad 100 tys. Rohingya żyje w obozach dla uchodźców po zeszłorocznych walkach pomiędzy muzułmanami a buddystami. Organizacja Narodów Zjednoczonych zaleciła ewakuację części obozów w obawie przed zbliżającym się cyklonem Mahasen. Obozy są bowiem nisko położone i mogą zostać zalane.

www.wp.pl



## Przeczytane

**Ok. 8 mil morskich na północny wschód od Rostowa (Pomorskie) zatonął na Bałtyku holowany na złom niemiecki statek. Wrak leży na głębokości 35 metrów. Polskie służby wydały ostrzeżenie nawigacyjne i sprawdzają, czy jest zagrożenie dla środowiska naturalnego**

Jak powiedział dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Andrzej Królikowski, statek pasażerski „Georg Buechner” z 1950 r. holowany był z portu w Rostocku (Niemcy) do Kłajpedy (Litwa).

- 30/06/2013 r. po godz. 19.00 holowany statek przechylił się o 45 stopni. Przed godz. 20.00 statek stracił pływalność i dla bezpieczeństwa statku holującego hol został przecięty. Ostatecznie statek zatonął ok. godz. 20.25 - wyjaśnił szef Urzędu Morskiego w Gdyni.

Jednostka spoczywająca na dnie morza ma 154 metry długości i 19,6 metrów szerokości. Holowany statek został sprzedany na złom i nie był obsadzony przez załogę. Nie ma informacji, czy na statku znajdowało się paliwo.

Na miejsce wypadku skierowano samolot oraz statek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w celu zbadania, czy doszło do zanieczyszczenia wody.

- Nie podejrzewam jednak, żeby było jakieś niebezpieczeństwo. Ponadto, wydane zostało ostrzeżenie nawigacyjne dla wszystkich jednostek pływających, aby omijały miejsce, gdzie spoczywa wrak - holowany statek zatonął poza torem wodnym - wyjaśnił Królikowski.

Wyjaśnieniem przyczyn wypadku zajmie się Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich.

*Rzeczpospolita 05/2013*

**Kapitan Francesco Schettino, były dowódca promu Costa Concordia, wciąż leżącego u brzegów wyspy Giglio, może spędzić w więzieniu nawet dwadzieścia lat.**



- Jesteśmy zszokowani - zareagowali na tę wiadomość obrońcy kapitana. Taki wyrok ma być bowiem dyskusyjny wśród sędziów.

Wcześniej prokuratorzy odmówili ugody z obrońcami Schettino, ale zgodzili się na stosunkowo niski wymiar kary dla jednego z jego zastępców, Ciro Ambrosio - rok i 11 miesięcy więzienia. Zgoda uzasadnili tym, że Ambrosio był jedynym wśród pięciu oskarżonych, który aktywnie pomagał i ratował życie rozbitkom.

Prokuratorzy odrzucili propozycję obrony, by Schettino skazać tylko na trzy lata i cztery miesiące więzienia. Zażądali też, by kapitan był sądzony za zabójstwo. Wśród zarzutów jest też ucieczka z okrętu i nieudzielenie pomocy pasażerom. W wyniku jego decyzji podczas rejsu zagrożone było życie 4200 pasażerów, a 32 osoby zginęły.

Schettino wciąż utrzymuje, że dzięki jego przytomności umysłu nie doszło do jeszcze większej tragedii.

*„Rzeczpospolita” 05/2013*



## Usłyszane

**Rosyjski rząd przyznał państwowemu koncernowi Gazprom prawo do zbadania czterech morskich pól.**

Według szacunków, we wskazanych obszarach na Morzu Barentsa znajduje się niemal 1,8 biliona metrów sześciennych gazu ziemnego.

O takich liczbach mówi rozporządzenie premiera Dmitrija Miedwiediewa.

Zgodnie z oficjalnymi statystykami, Rosja rocznie wytwarza 655 miliardów metrów sześciennych gazu. Według dekretu opublikowanego na stronie rządu, Gazprom za prawo zbadania pól do 2018 roku zapłaci 9 miliardów rubli. To około 290 milionów dolarów. Do badań na arktycznym szelfie w obszarze Rosji są upoważnione jedynie dwa koncerny. Poza Gazpromem jest to korporacja Rosneft. W zeszłym miesiącu pierwszy z nich ogłosił, że stara się o dopuszczenie go do zbadania 20 pól na Oceanie Arktycznym. Planom tym przeciwstawiają się organizacje ekologiczne, w tym Greenpeace. Ich zdaniem, wciąż nie są dostępne technologie, które zapewniłyby bezpieczne odwierty pod lodem.

*03/05/2013 Polskie Radio*

## Okiem żony marynarza

### Rodzinne tradycje.

Do napisania tego tekstu zainspirował mnie artykuł z poprzedniego numeru p.t.: „Okiem Żony marynarza”.

Jestem wnuczką, córką i żoną Marynarza. Do tego obaj bracia studiują na Akademii Morskiej, a ja i kuzyn pracujemy w branży morskiej w sekcjach lądowych. Stwierdzam więc, że można już o nas powiedzieć „rodzina z tradycjami”.



Dziadek: Czesław Galant

Zaskoczyło mnie to trochę, bo nigdy tak na to nie patrzyłam.

Myśląc o tym i analizując całe życie nie pamiętam, żeby u nas w domu, a teraz u mnie w domu panował niepokój o marynarza. Nie wiem jak to o nas świadczy, ale jakoś nigdy tak o tym nie myśleliśmy.

Dziadek wypływał to i wracał ze zdjęciami, prezentami i opowiadaniem. Tata wypływał to dzwonił i wracał.

Mój mąż wypływa, piszemy smsy, dzwonimy i – wraca. Stało się to dla mnie tak oczywiste, że nie widzę niebezpieczeństwa. Praca jak każda inna – no może trochę dłużej się nie widzimy.

W naszym domu panowała zasada „brak wiadomości to dobra wiadomość”. Nauczył nas tego tata, ponieważ dawniej nie było komórek, Skype’a, e-maili.

Czekało się na telefon o każdej porze dnia i nocy i choćby na drugi dzień była szkoła, to pogadanka z tatą który miał dwugodzinną kartę była ważniejsza od niewyspania.



Tata: Ryszard Galant

Zauważam natomiast, że bardziej martwię się o nich jak są w domu.

Bo prawda jest taka, że więcej ludzi ginie na ulicach niż w morskich katastrofach. Fakt, są tragiczniejsze, ponieważ zabierają ze sobą więcej ludzi na raz, tak jak wypadki lotnicze, ale wciąż są rzadsze, a transport morski jest uważany za jeden z najbezpieczniejszych.

Wkurzam się, gdy ktoś się nade mną lituje i mówi, że jaka ja biedna, tyle czasu męża nie ma w domu...



Mąż

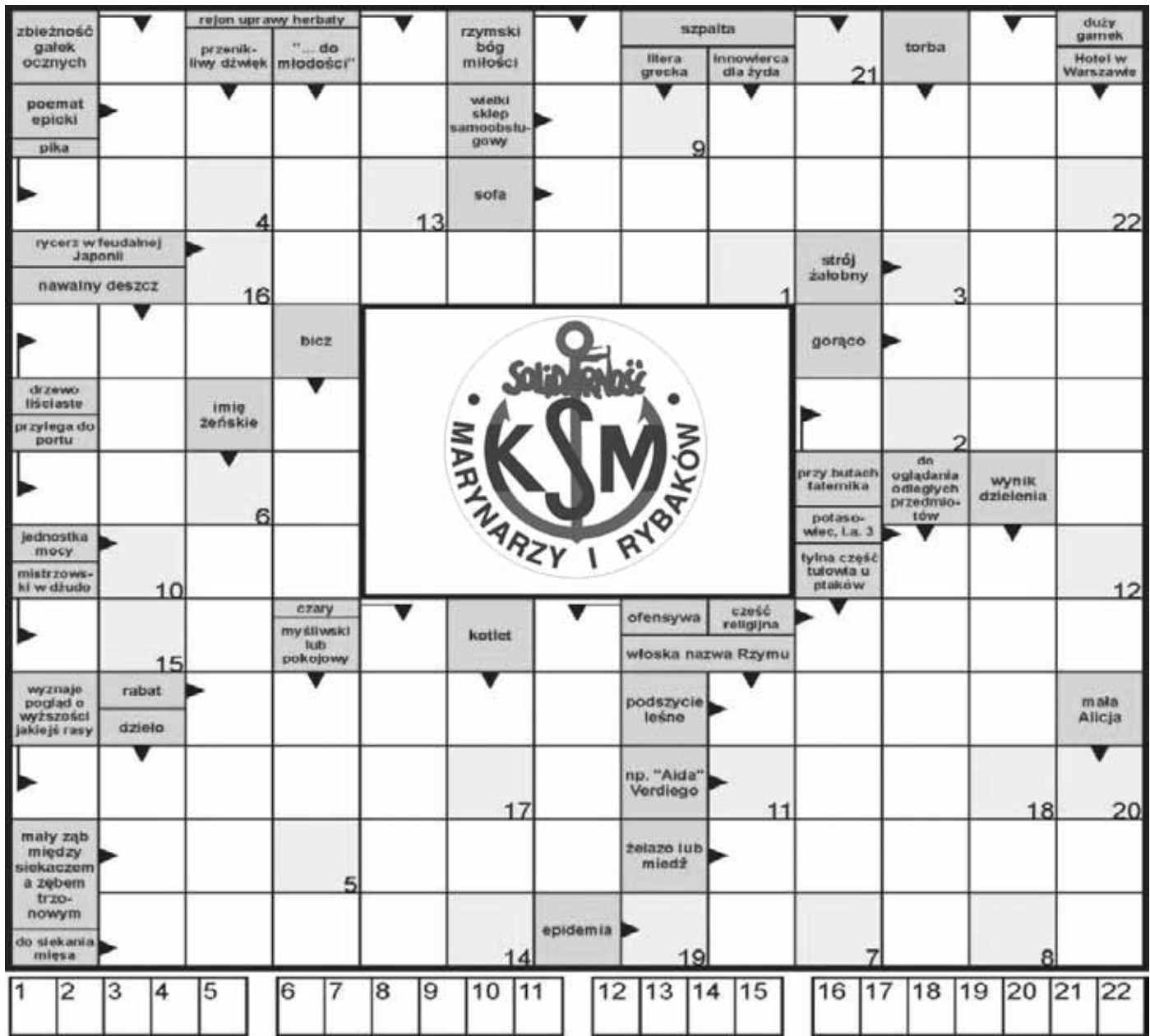
Coś może w tym jest, ale kiedy wraca, jest cały dla mnie – dla nas, a nie pracuje na 3 etatach i jak wraca do domu to najlepiej żeby każdy siedział cicho.

Tak naprawdę to tylko od nas zależy jak będziemy na to patrzeć i to odczuwać. Dla nas to jeden z najciekawszych zawodów świata i mamy szczęście, że w naszej rodzinie jest tytuł marynarza.

Z pozdrowieniami dla Wszystkich Żon/Partnerek i Dzieci Marynarzy i życzeniami uśmiechu – bo jak nam jest dobrze to Naszym Marynarzom też J

D.W.

Tekst przysłany przez żonę marynarza, który jest członkiem OMK



# Marynarski przepis kulinarny kwartatu

## Pulpety dla ETO.

- 0,5 kg mięsa mielonego wołowego
- Majeranek (1 łyżeczka)
- Przyprawa do mięs i innych potraw ( do smaku )
- Papryka czerwona świeża,
- Cukinia,
- Por,
- Cebula
- Sambal olek (dostępny w większych supermarketach )
- Kostka rosołowa
- Czosnek 2 ząbki
- masło klarowane

Mięso wymieszać z majerankiem, przyprawą do mięs. Uformować małe pulpety ( nie dodajemy jajka, bułki etc).

Uformowane pulpety wrzucamy na rozgrzany tłuszcz na patelnię. Po usmażeniu pulpety podlewamy wodą, przykrywamy, chwilę gotujemy.

Na drugiej patelni na rozgrzany olej wrzucamy kostkę rosołową, ¼ łyżeczki Sambaal olek ( dla hardcorowców - proponuję ½ łyżeczki-ale uprzedzam - oostre), rozgnieciony czosnek i pokrojony w paski por w plastry cukinię, paprykę, i cebule

Całość smażyć mieszając do chwili, kiedy warzywa będą gorące ale chrupkie (do 3 minut)

Przygotowane warzywa wrzucamy do usmażonych pulpetów, mieszamy, podajemy z czym chcemy (kaszą kuskus, ryżem, ziemniakami)



*Smaczno*



# Humor na dobry dzień



## Nowe opracowanie znaczeń słów, które znamy:

- **anestezjolog** - członek ekipy operującej, który sprawia, że nie czujesz bólu do momentu otrzymania rachunku.
- **alkohol** - kosmetyk zażywany doustnie. Zażyty w odpowiedniej dawce powoduje zdecydowaną poprawę urody otoczenia zażywającego.
- **antysemita** - judeosceptyk, tylko bardziej zażarty.
- **arab** - osoba z kulturowo uwarunkowanym ręcznikiem na głowie.
- **bałagan** - przestrzeń zaaranżowana alternatywnie.
- **biedak** - osobnik ekonomicznie nieprzystosowany.
- **dyplomata** - ktoś, kto potrafi powiedzieć ci „spie...”, w taki sposób, że czujesz narastające podniecenie przed zbliżającą się podróżą.
- **dorosły** - osoba, która przestała rosnąć na końcach i zaczęła rosnąć pośrodku.
- **denat** - osoba bezterminowo dysfunkcyjna.
- **głuchoniemy** - osoba ze wzmożoną werbalizacją ruchową.
- **grubas** - osoba zorientowana horyzontalnie.
- **haracz** - dobrowolna opłata na rzecz lokalnego lobby baseballowego.
- **internacjonalizm** - miłość francuska polskiego anglisty z włoską germanistką na szwedzkiej amerykance w hiszpańskim hotelu.
- **jakała** - osoba z samopowtarzalną dysfunkcją płynności artykulacji.
- **kac** – suszenie po zalaniu.
- **komputer** - urządzenie służące do rozwiązywania problemów, których bez niego w ogóle by nie było.

- **konsultant** - ktoś, kto weźmie zegarek od twojej żony. powie ci która godzina, po czym każe zapłacić za informację.
- **kurz** - odwodnione błoto.
- **kurdupel** - osobnik o obniżonym środku ciężkości, z krótszym czasem wędrówki impulsów nerwowych, wertykalnie zdegradowany.
- **leń** - osoba motywacyjnie zubożona.
- **market** - ring do walk zespołowych o wątpliwej wartości trofea zazwyczaj przeterminowane.
- **patomorfolog** - lekarz ostatniego kontaktu.
- **piękno** - ulotne zjawisko mijające zwykle po wytrzeźwieniu.
- **pijany** - osobnik przestrzennie zagubiony.
- **szczербaty** - osoba o zwiększonej wydajności oddechowej.
- **wędka** - kij łączący debila z wodą.
- yyyyyy - ulubiona wypowiedź naszych polityków.



Nadesłał: Kapitan Stanisław Podgórski

## Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy



H.S



Nadesłał: Krzysztof Tarka

**Dziękujemy i prosimy  
o więcej ☺**

## ZAPAMIĘTAJ

**NSZZ „Solidarność” jest Związkiem otwartym.  
Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię  
prawa do wstąpienia do naszego Związku**

**KRAJOWA SEKCJA MORSKA  
MARYNARZY I RYBAKÓW  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”  
(afiliowana w ITF i ETF)**

**Siedziba główna**  
ul. Szarotki 8  
71-604 SZCZECIN  
Tel: 91/4223311  
Fax: 91/4222900  
e-mail: szczecin@nms.org.pl

**Oddział w Gdyni**  
ul. Ślaska 49A  
81-310 GDYNIA  
Tel/fax: 58/6218543  
Tel. 58/6218173  
e-mail: gdynia@nms.org.pl

## **TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR NSZZ „Solidarność”**

NSZZ "S" ORGANIZACJA  
MIĘDZYAKŁADOWA MARYNARZY  
I RYBAKÓW  
ul. Ślaska 49A  
81-310 GDYNIA  
tel/fax: 58/6612035, 58/6218541  
e-mail: marynarz@nms.org.pl  
www.marynarz.org.pl

NSZZ "S" PRZY POLSKIEJ ŻEGLUDZE  
MORSKIEJ  
Plac Rodła 8  
70-419 SZCZECIN  
tel. 91/3594085, 91/3594079  
tel/fax: 913594084  
e-mail:  
pzmsolidarnosc@neostrada.pl

NSZZ "S" "DALMOR" S.A.  
ul. Hryniewickiego 10  
81-340 GDYNIA  
tel/fax: 58/6201845 tel: 512021380  
e-mail:  
solidarnosc.dalmor@gmail.com

NSZZ "S" POLSKA ŻEGLUGA  
BAŁTYCKA S.A.  
ul. Portowa 41  
78-100 KOŁOBRZEG  
tel: 94/3552204  
tel/fax: 94/3528258  
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

NSZZ "S" MORSKICH SŁUŻB I  
PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH  
ul. Hryniewickiego 10  
81-340 GDYNIA  
tel. 58/6607653  
Przewodniczący: Krzysztof Kowalczyk  
tel. 502685757  
e-mail: msiprsolidarnosc@nms.org.pl

NSZZ "S" PRZEDSIĘBIORSTWO  
ROBÓT CZERPALNYCH I  
PODWODNYCH  
ul. Przetoczna 66  
80-702 GDAŃSK  
tel: 600344230  
e-mail: kzprcip@gmail.com

NSZZ "S" ORGANIZACJA  
MARYNARZY KONTRAKTOWYCH  
ul. Szarotki 8  
71-604 SZCZECIN  
tel. 91/4223311 fax: 91/4222900  
e-mail: biuro@nms.org.pl  
www.omk.org.pl

**INSPEKTOR ITF**  
ADAM MAZURKIEWICZ  
ul. Szarotki 8 71-604 SZCZECIN  
tel/fax: 91/4239330, 91/4239707  
tel.kom. 501539329  
e-mail: adam\_mazurkiewicz@nms.org.pl

**INSPEKTOR ITF**  
ANDRZEJ KOŚCİK  
ul. Ślaska 49A 81-310 GDYNIA  
tel/fax: 58/6616053, 58/6616069  
tel.kom. 602233619  
e-mail: koscik\_andrzej@nms.org.pl



